Grazie

per avere acquistato uno dei migliori motori fuoribordo sul mercato che si rivelerà un ottimo investimento per la nautica da diporto. Il fuoribordo è stato fabbricato da Mercury Marine, leader internazionale nel settore della tecnologia nautica e della produzione di motori fuoribordo fin dal 1939. Grazie alla lunga esperienza e alla costante dedizione per realizzare prodotti della più alta qualità, Mercury Marine si è imposta come azienda che offre rigidi controlli di qualità, eccellenza, durata e prestazioni eccezionali, nonché il miglior supporto post-vendita.

Prima di utilizzare il fuoribordo leggere attentamente questo manuale, che è stato redatto per fornire assistenza per il funzionamento, l'utilizzo sicuro e la cura del fuoribordo.

Tutti i collaboratori di Mercury Marine che hanno contribuito alla fabbricazione di questo fuoribordo vi augurano buona navigazione.

Vi ringraziamo nuovamente per la vostra fiducia in Mercury Marine.

Normativa sulle emissioni dell'EPA

I fuoribordo venduti da Mercury Marine negli Stati Uniti sono dotati di certificazione di conformità EPA ai requisiti delle normative per il controllo dell'inquinamento atmosferico dovuto ai motori fuoribordo nuovi. Questa certificazione è basata sull'impostazione di determinati valori conformemente agli standard stabiliti in fabbrica. Per tale motivo è necessario osservare scrupolosamente la procedura di manutenzione del prodotto indicata dal produttore e, ogniqualvolta possibile, attenersi all'intento originario di progettazione. **Interventi di manutenzione, sostituzione o riparazione di dispositivi e sistemi di controllo delle emissioni possono essere eseguiti da qualsiasi officina o tecnico specializzati in riparazioni su motori marini.**

Sui motori viene applicata un'etichetta permanente con le informazioni sul controllo delle emissioni che dimostra la certificazione EPA.

⚠ AVVERTENZA

Le emissioni di scarico del presente motore contengono sostanze chimiche che lo stato della California ha riconosciuto quali cancerogene e teratogene, nonché causa di anomalie all'apparato riproduttivo.

Avviso relativo alla garanzia

Il prodotto acquistato è accompagnato dalla **garanzia limitata** di Mercury Marine, i cui termini sono esposti nella sezione **Informazioni sulla garanzia** del presente manuale. I termini della Garanzia contengono informazioni sull'ambito di applicazione della copertura, sulla sua durata e sulle modalità per ottenerla, **esclusioni di responsabilità, limitazioni relative ai danni** e altre informazioni importanti. Si prega di leggere attentamente tali informazioni.

Il presente manuale contiene le descrizioni e le specifiche in vigore al momento dell'autorizzazione alla stampa. Mercury Marine mira al miglioramento continuo e si riserva il diritto di interrompere la produzione di determinati modelli in qualsiasi momento, nonché di modificare senza preavviso le specifiche, i modelli, i metodi o le procedure, e declina ogni responsabilità al riguardo.

Mercury Marine, Fond du Lac, Wisconsin U.S.A.

Stampato in U.S.A.

Servizio "Mercury Premier"

Dopo un'attenta valutazione delle prestazioni di servizio dei propri concessionari, Mercury assegna il massimo riconoscimento di "Mercury Premier" a coloro che dimostrano di fornire un servizio di altissima qualità.

Per ottenere il riconoscimento, i concessionari devono:

- Ottenere un elevato punteggio per l'indice CSI (Customer Satisfaction Index) per i servizi in garanzia per 12 mesi.
- Essere in possesso di tutti gli attrezzi per la manutenzione, i tester, i manuali e i cataloghi dei pezzi di ricambio necessari.
- Avere alle proprie dipendenze almeno un tecnico certificato o specializzato.
- Fornire assistenza tempestiva a tutti i clienti Mercury Marine.
- Offrire orari di lavoro adeguati e, se necessario, assistenza mobile.
- Utilizzare, nonché avere a magazzino e in esposizione, una fornitura adeguata di ricambi Mercury Precision Parts.
- Mettere a disposizione un'officina pulita e ordinata, dotata di buona organizzazione degli attrezzi e dei manuali di manutenzione.

Dichiarazione di conformità dei motori a propulsione di imbarcazioni da diporto ai requisiti previsti dalla direttiva 94/25/CE e successivo emendamento 2003/44/CE

Nome del produttore del motore: Tohatsu Marine Corporation (TMC) Mercury Marine Joint Venture

Indirizzo: Shimodaira 4495-9

Città: Komagane-City, Nagano **CAP:** 399-4101 **Paese:** Giappone

Nome del rappresentante autorizzato: Brunswick Marine in EMEA Inc.

Indirizzo: Parc Industriel de Petit-Rechain

Città: Verviers **CAP:** B-2800 **Paese:** Belgio

Nome dell'ente notificato per la valutazione delle emissioni di scarico: TUV SUD Group

Indirizzo: Ridlerstrasse 65

Città: Monaco **CAP:** 80339 **Paese:** Germania **Numero identificativo:** 0123

Nome dell'ente notificato per la valutazione delle emissioni acustiche: International Marine Certification Institute

Indirizzo: Rue Abbe Cuypers 3

Città: Bruxelles **CAP:** B-1040 **Paese:** Belgio **Numero identificativo:** 0609

Modulo di valutazione della conformità utilizzato per le emissioni di scarico:	☒ B+C	☐ B+D	☐ B+E	☐ B+F	☐ G	☐ H
O tipo di motore approvato in base a:		☐ Fase II della direttiva 97/68/CE			☐ Direttiva 88/77/CE	
Modulo di valutazione della conformità utilizzato per le emissioni acustiche:	☐ A	☒ Aa	☐ G	☐ H		

Altre direttive comunitarie applicate: direttiva macchine 98/37/CE; direttiva sulla compatibilità elettromagnetica 2004/108/CE

Descrizione dei motori e dei requisiti essenziali

Tipo di motore	Tipo di combustibile	Ciclo di combustione
☐ Z o entrofuoribordo senza scarico integrale	☐ Diesel	☐ A 2 tempi
☒ Motore fuoribordo	☒ Benzina	☒ A 4 tempi

Identificazione dei motori inclusi nella presente dichiarazione di conformità

Nome della linea di motori	Numero di identificazione unico del motore: numero di serie iniziale	Attestato di certificazione Tipo CE o numero di certificato di omologazione
15, 20 hp	0R335220	SB5 07 12 57840 027
EFI da 25, 30 hp	0R336045	SB5 05 10 57840 003

Requisiti essenziali	Standard	Altro documento/ metodo normativo	Scheda tecnica	Specificare dettagliatamente (* = standard obbligatorio)
Allegato 1.B – Emissioni di scarico				
B.1 Identificazione del motore	☐	☐	☒	
B.2 Requisiti delle emissioni di scarico	☒*	☐	☐	* EN ISO 8178-1:1996
B.3 Durata	☐	☐	☒	
B.4 Manuale dell'operatore	☒	☐	☐	ISO 8665: 1995
Allegato 1.C – Emissioni acustiche				
C.1 Livelli di emissioni acustiche	☒*	☐	☐	EN ISO 14509
C.2 Manuale dell'operatore	☐	☒	☐	Manuale dell'operatore

La presente dichiarazione di conformità viene rilasciata sotto l'esclusiva responsabilità del produttore. A nome e per conto del produttore si dichiara che i motori sopra citati sono conformi a tutti i requisiti richiesti nel modo indicato.

Nome/funzione:
Mark D. Schwabero, Presidente
Mercury Outboard

Data e luogo di rilascio:
24 luglio 2008
Fond du Lac, Wisconsin, USA

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

INFORMAZIONI GENERALI

TRASPORTO

COMBUSTIBILE e OLIO

CARATTERISTICHE e COMANDI

FUNZIONAMENTO

MANUTENZIONE

RIMESSAGGIO

INDIVIDUAZIONE DEI GUASTI

ASSISTENZA TECNICA CLIENTI

INSTALLAZIONE

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

Registrazione della garanzia

STATI UNITI E CANADA

Affinché sia coperto da garanzia, il prodotto deve essere registrato presso Mercury Marine.

Il concessionario responsabile della vendita è tenuto a compilare la registrazione della garanzia al momento della vendita e a inoltrarla immediatamente a Mercury Marine tramite MercNET, e-mail o posta. Mercury Marine provvederà alla registrazione dei dati al ricevimento della registrazione della garanzia.

Il concessionario responsabile della vendita fornirà all'acquirente una copia della registrazione della garanzia.

NOTA: *Gli elenchi dei tagliandi di garanzia vanno mantenuti dalla Mercury Marine e dal concessionario di motori marini negli Stati Uniti, nell'ipotesi che ne venga richiesta una notifica di richiamo in base all'atto federale USA per la sicurezza delle imbarcazioni.*

Si può cambiare il proprio indirizzo in qualsiasi momento, anche all'atto di un reclamo, contattando il reparto registrazione garanzia della Mercury Marine per telefono o inviando una lettera o un fax contenente i seguenti dati: nome e cognome, vecchio indirizzo, nuovo indirizzo e numero di serie del motore. Le modifiche di indirizzo possono anche essere comunicate tramite il proprio concessionario.
Mercury Marine
Attn: Warranty Registration Department
W6250 W. Pioneer Road
P.O. Box 1939
Fond du Lac, WI 54936-1939
920-929-5054
Fax +1 920 929 5893

ALTRI PAESI

Per i prodotti acquistati al di fuori di Stati Uniti e Canada, rivolgersi al distributore o al centro di assistenza Marine Power di zona.

Trasferimento della garanzia

STATI UNITI E CANADA

La garanzia limitata è trasferibile a un acquirente successivo ma esclusivamente per il periodo di validità rimanente della garanzia limitata stessa. Questa clausola non si applica a prodotti usati per applicazioni commerciali.

Per trasferire la garanzia all'acquirente successivo, inviare tramite posta o fax una copia dell'atto di vendita o del contratto di acquisto, con nome e indirizzo del nuovo acquirente e il numero di serie del motore, al reparto registrazione garanzie di Mercury Marine. Da Stati Uniti e Canada inviare i documenti al seguente indirizzo:

Mercury Marine
Attn: Warranty Registration Department
W6250 W. Pioneer Road
P.O. Box 1939
Fond du Lac, WI 54936-1939
920-929-5054
Fax +1 920 929 5893

Una volta elaborato il trasferimento della garanzia, Mercury Marine registrerà le informazioni relative al nuovo proprietario.

Il servizio è gratuito.

ALTRI PAESI

Per i prodotti acquistati al di fuori di Stati Uniti e Canada, rivolgersi al distributore o al centro di assistenza Marine Power di zona.

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

Garanzia limitata per fuoribordo FourStroke

STATI UNITI E CANADA

Al di fuori degli Stati Uniti e dal Canada rivolgersi al distributore locale.

COPERTURA: Mercury Marine garantisce che i prodotti nuovi di sua fabbricazione rimarranno privi di difetti imputabili a materiale e manodopera per il periodo indicato di seguito.

DURATA DELLA COPERTURA: la presente garanzia limitata è valida per un periodo di tre (3) anni a decorrere dalla data del primo acquisto al dettaglio per uso diportistico, o dalla data della prima messa in servizio, a seconda dell'intervallo di tempo che trascorre per primo. Se il prodotto viene usato a scopo commerciale, la presente garanzia fornisce copertura per un (1) anno a decorrere dalla data originale di vendita al dettaglio o per un (1) anno dalla data della prima messa in servizio, a seconda dell'intervallo di tempo che trascorre per primo. È definito uso commerciale qualsiasi uso professionale del prodotto, o qualsiasi utilizzo del prodotto che generi profitto, durante il periodo di garanzia, anche qualora il prodotto in questione venga usato a tale scopo soltanto occasionalmente. La riparazione, la sostituzione di componenti o l'esecuzione di interventi di assistenza nei termini della garanzia non comportano la proroga della data di scadenza della garanzia stessa. Se la garanzia non è scaduta, può essere trasferita all'acquirente successivo, esclusivamente per uso diportistico, dopo avere registrato nuovamente il prodotto. Non è possibile trasferire la garanzia non scaduta da un acquirente al successivo se il prodotto è stato o sarà destinato a scopi commerciali. La copertura della garanzia può essere rescissa per un prodotto usato riacquistato, o per un prodotto acquistato all'asta, come materiale di recupero di un cantiere o da una compagnia assicurativa.

CONDIZIONI PER L'EFFICACIA DELLA COPERTURA DELLA GARANZIA: la copertura prevista dalla garanzia è valida esclusivamente per gli acquirenti al dettaglio che effettuano l'acquisto presso un rivenditore autorizzato da Mercury Marine a distribuire il prodotto nel paese in cui è stata effettuata la vendita e solo dopo che il processo di ispezione preconsegna specificato da Mercury Marine è stato completato e documentato. La copertura della garanzia diventa effettiva dopo la registrazione del prodotto da parte del concessionario autorizzato. Informazioni imprecise fornite al momento della registrazione della garanzia riguardo all'uso diportistico, o il successivo passaggio dall'uso diportistico a quello commerciale senza la debita nuova registrazione del prodotto, possono rendere nulla, a discrezione esclusiva di Mercury Marine, la garanzia. Per continuare a usufruire della copertura prevista dalla garanzia, è necessario effettuare regolarmente gli interventi di manutenzione ordinaria indicati nel manuale di funzionamento e manutenzione. Mercury Marine si riserva il diritto di fornire la copertura prevista dalla garanzia soltanto dietro presentazione di debita prova dell'espletamento corretto delle procedure di manutenzione.

OBBLIGHI DI MERCURY: in conformità alla presente garanzia, l'unico ed esclusivo obbligo di Mercury è limitato, a sua discrezione, alla riparazione di un componente difettoso e alla sostituzione di tale componente o componenti con componenti nuovi o ricostruiti e forniti di certificazione Mercury Marine, o al rimborso del prezzo di acquisto del prodotto Mercury. Mercury si riserva il diritto di migliorare o modificare i propri prodotti senza assumersi l'obbligo di modificare prodotti fabbricati in precedenza.

COME OTTENERE LA COPERTURA DELLA GARANZIA Il cliente deve concedere a Mercury una ragionevole opportunità per effettuare la riparazione, nonché l'accesso al prodotto per eseguire gli interventi di assistenza previsti dalla garanzia. Le richieste di garanzia devono essere accompagnate dalla consegna del prodotto a fini di ispezione presso un concessionario autorizzato da Mercury a intervenire sul prodotto. Qualora l'acquirente non possa consegnare il prodotto a un concessionario, è tenuto a informare per iscritto Mercury, la quale provvederà all'ispezione e all'esecuzione degli interventi di riparazione previsti dalla garanzia. Tutte le spese di trasporto e/o di trasferimento saranno in tal caso a carico dell'acquirente. Se l'intervento di assistenza fornito non è coperto dalla presente garanzia, l'acquirente è tenuto a sostenere tutte le spese di manodopera e di materiale, nonché qualsiasi altro costo associato all'intervento di assistenza. Eccetto quando richiesto da Mercury, l'acquirente non deve inviare il prodotto o componenti del prodotto direttamente a Mercury. Per ottenere assistenza in garanzia, al momento della richiesta dell'intervento di assistenza è necessario presentare al concessionario una prova dell'avvenuta registrazione del prodotto acquistato.

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

ESCLUSIONE DI GARANZIA: la presente garanzia limitata non copre gli interventi di assistenza ordinaria, nonché messe a punto, regolazioni, danni causati da normale usura, abuso, uso improprio, da utilizzo di eliche o di un rapporto di trasmissione che non consentono al motore di funzionare entro la gamma di regimi massimi consigliati (fare riferimento al manuale di funzionamento e manutenzione), da utilizzo del prodotto non conforme a quanto specificato nella sezione sul ciclo di funzionamento/servizio del manuale di funzionamento e manutenzione, da negligenza, incidenti, immersione, installazione non corretta (le specifiche e le tecniche per l'installazione corretta sono descritte nelle istruzioni per l'installazione del prodotto), da interventi di assistenza non corretti, da uso di accessori o componenti non fabbricati o venduti da Mercury, di giranti e rivestimenti della pompa a getto, da utilizzo di combustibili, oli o lubrificanti non idonei all'uso con il prodotto in questione (consultare il manuale di funzionamento e manutenzione), da alterazione o rimozione di componenti, da infiltrazione di acqua nel motore attraverso l'aspirazione del combustibile, la presa d'aria o l'impianto di scarico, o da danni al prodotto causati da insufficienza di acqua di raffreddamento a seguito dell'ostruzione dell'impianto di raffreddamento dovuta a corpi estrani, a esaurimento dell'acqua all'interno del motore, da montaggio troppo elevato del motore sullo specchio di poppa, o dall'utilizzo dell'imbarcazione con un assetto in fuori eccessivo del motore. L'uso del prodotto, in qualsiasi momento (anche da parte di un proprietario precedente), in una gara o altro tipo di competizione, oppure con piede da competizione, comporta l'annullamento della garanzia.

Le spese associate ad alaggio, varo, traino, rimessaggio, addebiti telefonici, noleggio, disagi, spese di ormeggio in darsena, copertura assicurativa, mutui, perdite di tempo o di profitto, o qualsiasi altro tipo di danni accidentali o consequenziali non sono coperte dalla presente garanzia. Non sono inoltre coperte le spese associate alla rimozione e/o sostituzione di parti o di materiale dell'imbarcazione per poter accedere al prodotto in questione.

Mercury Marine non conferisce ad alcuna persona fisica o giuridica, ivi compresi i concessionari autorizzati Mercury Marine, l'autorità di rilasciare affermazioni, dichiarazioni o garanzie relative al prodotto in questione diverse da quelle contenute nella presente garanzia limitata; tali affermazioni, dichiarazioni o garanzie, qualora poste in essere, non avranno alcun valore legale nei confronti di Mercury Marine.

Per ulteriori informazioni su eventi e circostanze coperti ed esclusi dalla presente garanzia, fare riferimento alla sezione Copertura della garanzia nel manuale di funzionamento e manutenzione, inclusa per riferimento nella presente garanzia.

ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ E LIMITAZIONI:

VIENE QUI ESPRESSAMENTE ESCLUSA QUALSIASI GARANZIA IMPLICITA DI COMMERCIABILITÀ E DI IDONEITÀ A UNO SCOPO PARTICOLARE. LA DURATA DI GARANZIE IMPLICITE, TALI DA NON POTER ESSERE ESCLUSE, VIENE LIMITATA A QUELLA DELLA GARANZIA ESPLICITA. LA PRESENTE GARANZIA NON COPRE DANNI INCIDENTALI E INDIRETTI. POICHÉ ALCUNI PAESI NON AMMETTONO LE ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ, LE LIMITAZIONI E LE ECCEZIONI SOPRA RIPORTATE, TALI MISURE POTREBBERO NON ESSERE APPLICABILI. LA PRESENTE GARANZIA CONFERISCE DIRITTI LEGALI SPECIFICI ALL'ACQUIRENTE, IL QUALE POTREBBE GODERE INOLTRE DI ALTRI DIRITTI LEGALI A SECONDA DELLA GIURISDIZIONE DI PERTINENZA.

Garanzia limitata per fuoribordo FourStroke

EUROPA E CONFEDERAZIONE DEGLI STATI INDIPENDENTI

Nei paesi non europei e diversi dalla Confederazione degli Stati Indipendenti rivolgersi al distributore locale.

COPERTURA: Mercury Marine garantisce che i prodotti nuovi di sua fabbricazione rimarranno privi di difetti imputabili a materiale e manodopera per il periodo indicato di seguito.

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

DURATA DELLA COPERTURA: la presente garanzia limitata è valida per un periodo di due (2) anni a decorrere dalla data del primo acquisto per uso diportistico, o dalla data della prima messa in servizio, a seconda dell'intervallo di tempo che trascorre per primo. Se il prodotto viene usato a scopo commerciale, la presente garanzia fornisce copertura per un (1) anno a decorrere dalla data originale di vendita al dettaglio o per un (1) anno dalla data della prima messa in servizio, a seconda dell'intervallo di tempo che trascorre per primo. È definito uso commerciale qualsiasi uso professionale del prodotto, o qualsiasi utilizzo del prodotto che generi profitto, durante il periodo di garanzia, anche qualora il prodotto in questione venga usato a tale scopo soltanto occasionalmente. La riparazione, la sostituzione di componenti o l'esecuzione di interventi di assistenza nei termini della garanzia non comportano la proroga della data di scadenza della garanzia stessa. Se la garanzia non è scaduta, può essere trasferita all'acquirente successivo, esclusivamente per uso diportistico, dopo avere registrato nuovamente il prodotto. Non è possibile trasferire la garanzia non scaduta da un acquirente al successivo se il prodotto è stato o sarà destinato a scopi commerciali. La copertura della garanzia può essere rescissa per un prodotto usato o riacquistato, o per un prodotto acquistato all'asta, come materiale di recupero di un cantiere o da una compagnia assicurativa.

CONDIZIONI PER L'EFFICACIA DELLA COPERTURA DELLA GARANZIA: la copertura prevista dalla garanzia è valida esclusivamente per gli acquirenti al dettaglio che effettuano l'acquisto presso un rivenditore autorizzato da Mercury Marine a distribuire il prodotto nel paese in cui è stata effettuata la vendita e solo dopo che il processo di ispezione preconsegna specificato da Mercury Marine è stato completato e documentato. La copertura della garanzia diventa effettiva dopo la registrazione del prodotto da parte del concessionario autorizzato. Per continuare a usufruire della copertura prevista dalla garanzia, è necessario effettuare regolarmente gli interventi di manutenzione ordinaria indicati nel manuale di funzionamento e manutenzione. Mercury Marine si riserva il diritto di fornire la copertura futura prevista dalla garanzia soltanto dietro presentazione di debita prova dell'espletamento corretto delle procedure di manutenzione.

OBBLIGHI DI MERCURY: in conformità alla presente garanzia, l'unico ed esclusivo obbligo di Mercury è limitato, a sua discrezione, alla riparazione di un componente difettoso e alla sostituzione di tale componente o componenti con componenti nuovi o ricostruiti e forniti di certificazione Mercury Marine, o al rimborso del prezzo di acquisto del prodotto Mercury. Mercury si riserva il diritto di migliorare o modificare i propri prodotti senza assumersi l'obbligo di modificare prodotti fabbricati in precedenza.

COME OTTENERE LA COPERTURA DELLA GARANZIA Il cliente deve concedere a Mercury una ragionevole opportunità per effettuare la riparazione, nonché l'accesso al prodotto per eseguire gli interventi di assistenza previsti dalla garanzia. Le richieste di garanzia devono essere accompagnate dalla consegna del prodotto a fini di ispezione presso un concessionario autorizzato da Mercury a intervenire sul prodotto. Qualora l'acquirente non possa consegnare il prodotto a un concessionario, è tenuto a informare per iscritto Mercury, la quale provvederà all'ispezione e all'esecuzione degli interventi di riparazione previsti dalla garanzia. Tutte le spese di trasporto e/o di trasferimento saranno in tal caso a carico dell'acquirente. Se l'intervento di assistenza fornito non è coperto dalla presente garanzia, l'acquirente è tenuto a sostenere tutte le spese di manodopera e di materiale, nonché qualsiasi altro costo associato all'intervento di assistenza. Eccetto quando richiesto da Mercury, l'acquirente non deve inviare il prodotto o componenti del prodotto direttamente a Mercury. Per ottenere assistenza in garanzia, al momento della richiesta dell'intervento di assistenza è necessario presentare al concessionario una prova dell'avvenuta registrazione del prodotto acquistato.

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

ESCLUSIONE DI GARANZIA: la presente garanzia limitata non copre gli interventi di assistenza ordinaria, nonché messe a punto, regolazioni, danni causati da normale usura, abuso, uso improprio, da utilizzo di eliche o di un rapporto di trasmissione che non consentono al motore di funzionare entro la gamma di regimi massimi consigliati (fare riferimento al manuale di funzionamento e manutenzione), da utilizzo del prodotto non conforme a quanto specificato nella sezione sul ciclo di funzionamento/servizio del manuale di funzionamento e manutenzione, da negligenza, incidenti, immersione, installazione non corretta (le specifiche e le tecniche per l'installazione corretta sono descritte nelle istruzioni per l'installazione del prodotto), da interventi di assistenza non corretti, da uso di accessori o componenti non fabbricati o venduti da Mercury, di giranti e rivestimenti della pompa a getto, da utilizzo di combustibili, oli o lubrificanti non idonei all'uso con il prodotto in questione (consultare il manuale di funzionamento e manutenzione), da alterazione o rimozione di componenti, da infiltrazione di acqua nel motore attraverso l'aspirazione del combustibile, la presa d'aria o l'impianto di scarico, o da danni al prodotto causati da insufficienza di acqua di raffreddamento a seguito dell'ostruzione dell'impianto di raffreddamento dovuta a corpi estranei, a esaurimento dell'acqua all'interno del motore, da montaggio troppo elevato del motore sullo specchio di poppa, o dall'utilizzo dell'imbarcazione con un assetto in fuori eccessivo del motore. L'uso del prodotto, in qualsiasi momento (anche da parte di un proprietario precedente), in una gara o altro tipo di competizione, oppure con piede da competizione, comporta l'annullamento della garanzia.

Le spese associate ad alaggio, varo, traino, rimessaggio, addebiti telefonici, noleggio, disagi, spese di ormeggio in darsena, copertura assicurativa, mutui, perdite di tempo o di profitto, o qualsiasi altro tipo di danni accidentali o consequenziali non sono coperte dalla presente garanzia. Non sono inoltre coperte le spese associate alla rimozione e/o sostituzione di parti o di materiale dell'imbarcazione per poter accedere al prodotto in questione.

Mercury Marine non conferisce ad alcuna persona fisica o giuridica, ivi compresi i concessionari autorizzati Mercury Marine, l'autorità di rilasciare affermazioni, dichiarazioni o garanzie relative al prodotto in questione diverse da quelle contenute nella presente garanzia limitata; tali affermazioni, dichiarazioni o garanzie, qualora poste in essere, non avranno alcun valore legale nei confronti di Mercury Marine.

Per ulteriori informazioni su eventi e circostanze coperti ed esclusi dalla presente garanzia, fare riferimento alla sezione Copertura della garanzia nel manuale di funzionamento e manutenzione, inclusa per riferimento nella presente garanzia.

ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ E LIMITAZIONI:
VIENE QUI ESPRESSAMENTE ESCLUSA QUALSIASI GARANZIA IMPLICITA DI COMMERCIABILITÀ E DI IDONEITÀ A UNO SCOPO PARTICOLARE. LA DURATA DI GARANZIE IMPLICITE, TALI DA NON POTER ESSERE ESCLUSE, VIENE LIMITATA A QUELLA DELLA GARANZIA ESPLICITA. LA PRESENTE GARANZIA NON COPRE DANNI INCIDENTALI E INDIRETTI. POICHÉ ALCUNI PAESI NON AMMETTONO LE ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ, LE LIMITAZIONI E LE ECCEZIONI SOPRA RIPORTATE, TALI MISURE POTREBBERO NON ESSERE APPLICABILI. LA PRESENTE GARANZIA CONFERISCE DIRITTI LEGALI SPECIFICI ALL'ACQUIRENTE, IL QUALE POTREBBE GODERE INOLTRE DI ALTRI DIRITTI LEGALI A SECONDA DELLA GIURISDIZIONE DI PERTINENZA.

Garanzia limitata per fuoribordo FourStroke

MEDIO ORIENTE E AFRICA

COPERTURA: Mercury Marine garantisce che i prodotti Outboard e Jet nuovi di sua fabbricazione rimarranno privi di difetti imputabili a materiale e manodopera per il periodo indicato di seguito.

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

DURATA DELLA COPERTURA: la presente garanzia limitata è valida per un periodo di un (1) anno a decorrere dalla data del primo acquisto al dettaglio per uso diportistico, o dalla data della prima messa in servizio, a seconda dell'intervallo di tempo che trascorre per primo. Se il prodotto viene usato a scopo commerciale, la presente garanzia fornisce copertura per un (1) anno a decorrere dalla data originale di vendita al dettaglio o per un (1) anno dalla data della prima messa in servizio, a seconda dell'intervallo di tempo che trascorre per primo. È definito uso commerciale qualsiasi uso professionale del prodotto, o qualsiasi utilizzo del prodotto che generi profitto, durante il periodo di garanzia, anche qualora il prodotto in questione venga usato a tale scopo soltanto occasionalmente. La riparazione, la sostituzione di componenti o l'esecuzione di interventi di assistenza nei termini della garanzia non comportano la proroga della data di scadenza della garanzia stessa. Se la garanzia non è scaduta, può essere trasferita all'acquirente successivo, esclusivamente per uso diportistico, dopo avere registrato nuovamente il prodotto. Non è possibile trasferire la garanzia non scaduta da un acquirente al successivo se il prodotto è stato o sarà destinato a scopi commerciali.

CONDIZIONI PER L'EFFICACIA DELLA COPERTURA DELLA GARANZIA: la copertura prevista dalla garanzia è valida esclusivamente per gli acquirenti al dettaglio che effettuano l'acquisto presso un rivenditore autorizzato da Mercury Marine a distribuire il prodotto nel paese in cui è stata effettuata la vendita e solo dopo che il processo di ispezione preconsegna specificato da Mercury Marine è stato completato e documentato. La copertura della garanzia diventa effettiva dopo la registrazione del prodotto da parte del concessionario autorizzato. Per continuare a usufruire della copertura prevista dalla garanzia, è necessario effettuare regolarmente gli interventi di manutenzione ordinaria indicati nel manuale di funzionamento e manutenzione. Mercury Marine si riserva il diritto di fornire la copertura prevista dalla garanzia soltanto dietro presentazione di debita prova dell'espletamento corretto delle procedure di manutenzione.

OBBLIGHI DI MERCURY: in conformità alla presente garanzia, l'unico ed esclusivo obbligo di Mercury è limitato, a sua discrezione, alla riparazione di un componente difettoso e alla sostituzione di tale componente o componenti con componenti nuovi o ricostruiti e forniti di certificazione Mercury Marine, o al rimborso del prezzo di acquisto del prodotto Mercury. Mercury si riserva il diritto di migliorare o modificare i propri prodotti senza assumersi l'obbligo di modificare prodotti fabbricati in precedenza.

COME OTTENERE LA COPERTURA DELLA GARANZIA Il cliente deve concedere a Mercury una ragionevole opportunità per effettuare la riparazione, nonché l'accesso al prodotto per eseguire gli interventi di assistenza previsti dalla garanzia. Le richieste di garanzia devono essere accompagnate dalla consegna del prodotto a fini di ispezione presso un concessionario autorizzato da Mercury a intervenire sul prodotto. Qualora l'acquirente non possa consegnare il prodotto a un concessionario, è tenuto a informare per iscritto Mercury, la quale provvederà all'ispezione e all'esecuzione degli interventi di riparazione previsti dalla garanzia. Tutte le spese di trasporto e/o di trasferimento saranno in tal caso a carico dell'acquirente. Se l'intervento di assistenza fornito non è coperto dalla presente garanzia, l'acquirente è tenuto a sostenere tutte le spese di manodopera e di materiale, nonché qualsiasi altro costo associato all'intervento di assistenza. Eccetto quando richiesto da Mercury, l'acquirente non deve inviare il prodotto o componenti del prodotto direttamente a Mercury. Per ottenere assistenza in garanzia, al momento della richiesta dell'intervento di assistenza è necessario presentare al concessionario una prova dell'avvenuta registrazione del prodotto acquistato.

ESCLUSIONE DI GARANZIA: la presente garanzia limitata non copre gli interventi di assistenza ordinaria, nonché messe a punto, regolazioni, danni causati da normale usura, abuso, uso improprio, da utilizzo di eliche o di un rapporto di trasmissione che non consentono al motore di funzionare entro la gamma di regimi massimi consigliati (fare riferimento al manuale di funzionamento e manutenzione), da utilizzo del prodotto non conforme a quanto specificato nella sezione sul ciclo di funzionamento/servizio del manuale di funzionamento e manutenzione, da negligenza, incidenti, immersione, installazione non corretta (le specifiche e le tecniche per l'installazione corretta sono descritte nelle istruzioni per l'installazione del prodotto), da interventi di assistenza non corretti, da uso di accessori o componenti non fabbricati o venduti da Mercury, di giranti e rivestimenti della pompa a getto, da utilizzo di combustibili, oli o lubrificanti non idonei all'uso con il prodotto in questione (consultare il manuale di funzionamento e manutenzione), da alterazione o rimozione di componenti, da infiltrazione di acqua nel motore attraverso l'aspirazione del combustibile, la presa d'aria o l'impianto di scarico, o da danni al prodotto causati da insufficienza di acqua di raffreddamento a seguito dell'ostruzione dell'impianto di raffreddamento dovuta a corpi estranei, a esaurimento dell'acqua all'interno del motore, da montaggio troppo elevato del motore sullo specchio di poppa, o dall'utilizzo dell'imbarcazione con un assetto in fuori eccessivo del motore.

L'uso del prodotto, in qualsiasi momento (anche da parte di un proprietario precedente), in una gara o altro tipo di competizione, oppure con piede da competizione, comporta l'annullamento della garanzia.

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

Le spese associate ad alaggio, varo, traino, rimessaggio, addebiti telefonici, noleggio, disagi, spese di ormeggio in darsena, copertura assicurativa, mutui, perdite di tempo o di profitto, o qualsiasi altro tipo di danni accidentali o consequenziali non sono coperte dalla presente garanzia. Non sono inoltre coperte le spese associate alla rimozione e/o sostituzione di parti o di materiale dell'imbarcazione per poter accedere al prodotto in questione.

Mercury Marine non conferisce ad alcuna persona fisica o giuridica, ivi compresi i concessionari autorizzati Mercury Marine, l'autorità di rilasciare affermazioni, dichiarazioni o garanzie relative al prodotto in questione diverse da quelle contenute nella presente garanzia limitata; tali affermazioni, dichiarazioni o garanzie, qualora poste in essere, non avranno alcun valore legale nei confronti di Mercury Marine.

Per ulteriori informazioni su eventi e circostanze coperti ed esclusi dalla presente garanzia, fare riferimento alla sezione Copertura della garanzia nel manuale di funzionamento e manutenzione, inclusa per riferimento nella presente garanzia.

ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ E LIMITAZIONI:
VIENE QUI ESPRESSAMENTE ESCLUSA QUALSIASI GARANZIA IMPLICITA DI COMMERCIABILITÀ E DI IDONEITÀ A UNO SCOPO PARTICOLARE. LA DURATA DI GARANZIE IMPLICITE, TALI DA NON POTER ESSERE ESCLUSE, VIENE LIMITATA A QUELLA DELLA GARANZIA ESPLICITA. LA PRESENTE GARANZIA NON COPRE DANNI INCIDENTALI E INDIRETTI. POICHÉ ALCUNI PAESI NON AMMETTONO LE ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ, LE LIMITAZIONI E LE ECCEZIONI SOPRA RIPORTATE, TALI MISURE POTREBBERO NON ESSERE APPLICABILI. LA PRESENTE GARANZIA CONFERISCE DIRITTI LEGALI SPECIFICI ALL'ACQUIRENTE, IL QUALE POTREBBE GODERE INOLTRE DI ALTRI DIRITTI LEGALI A SECONDA DELLA GIURISDIZIONE DI PERTINENZA.

Garanzia limitata di 3 anni contro la corrosione

COPERTURA DELLA GARANZIA: Mercury Marine garantisce che il funzionamento di tutti i nuovi motori fuoribordo Mercury, Mariner, Mercury Racing, Sport Jet, M^2 Jet Drive, Tracker di Mercury Marine e di tutti i nuovi motori entrobordo o entrofuoribordo Mercury MerCruiser ("Prodotto") non sarà compromesso in conseguenza diretta della corrosione per il periodo di tempo sotto indicato.

DURATA DELLA COPERTURA: la presente garanzia limitata contro la corrosione fornisce copertura per tre (3) anni a decorrere dalla data di vendita del prodotto al primo acquirente o dalla data di messa in servizio iniziale del prodotto, a seconda dell'evento che occorre per primo. La riparazione, la sostituzione di componenti o l'esecuzione di interventi di assistenza nei termini della garanzia non comportano la proroga della data di scadenza della garanzia stessa. Se la garanzia non è scaduta, può essere trasferita all'acquirente successivo, esclusivamente per uso non commerciale, dopo debita nuova registrazione del prodotto.

CONDIZIONI PER L'EFFICACIA DELLA COPERTURA DELLA GARANZIA: la copertura prevista dalla garanzia è valida esclusivamente per gli acquirenti al dettaglio che effettuano l'acquisto presso un rivenditore autorizzato da Mercury Marine a distribuire il prodotto nel paese in cui è stata effettuata la vendita e solo dopo che il processo di ispezione preconsegna specificato da Mercury Marine è stato completato e documentato. La copertura della garanzia diventa effettiva dopo la registrazione del prodotto da parte del concessionario autorizzato. Affinché la copertura prevista dalla garanzia sia valida, sull'imbarcazione devono essere in uso i dispositivi anticorrosione specificati nel manuale di funzionamento e manutenzione e devono essere eseguiti gli interventi di manutenzione ordinaria indicati nel medesimo manuale (che comprende ma non si limita alla sostituzione degli anodi sacrificali, all'uso dei lubrificanti specificati e al ritocco di ammaccature e graffi). Mercury Marine si riserva il diritto di fornire la copertura prevista dalla garanzia soltanto dietro presentazione di debita prova dell'espletamento corretto delle procedure di manutenzione.

OBBLIGHI DI MERCURY: in conformità alla presente garanzia, l'unico ed esclusivo obbligo di Mercury è limitato, a sua discrezione, alla riparazione di un componente corroso, alla sostituzione di tale componente o componenti con componenti nuovi o ricostruiti e forniti di certificazione Mercury Marine, o al rimborso del prezzo di acquisto del prodotto Mercury. Mercury si riserva il diritto di migliorare o modificare i propri prodotti senza assumersi l'obbligo di modificare prodotti fabbricati in precedenza.

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

COME OTTENERE LA COPERTURA DELLA GARANZIA: il cliente dovrà concedere alla Mercury un ragionevole margine di tempo per effettuare la riparazione, nonché l'accesso al prodotto per eseguire gli interventi di assistenza previsti dalla garanzia. Le richieste di garanzia devono essere accompagnate dalla consegna del prodotto a fini di ispezione presso un concessionario autorizzato da Mercury a intervenire sul prodotto. Qualora l'acquirente non possa consegnare il prodotto a un concessionario, è tenuto a informare per iscritto Mercury, che provvederà all'ispezione e all'esecuzione degli interventi di riparazione previsti dalla garanzia. Tutte le spese di trasporto e/o di trasferta saranno in tal caso a carico dell'acquirente. Se il servizio fornito non è coperto dalla presente garanzia, l'acquirente è tenuto a sostenere tutte le spese di manodopera e di materiale, nonché qualsiasi altro costo associato all'intervento di assistenza. Eccetto quando richiesto da Mercury, l'acquirente non deve inviare il prodotto o componenti del prodotto direttamente a Mercury. Per ottenere assistenza in garanzia, al momento della richiesta dell'intervento di assistenza è necessario presentare al concessionario una prova dell'avvenuta registrazione del prodotto acquistato.

ESCLUSIONE DI GARANZIA: la presente garanzia limitata non copre la corrosione dell'impianto elettrico; la corrosione derivata da danni o che provoca esclusivamente un danno estetico, o derivata da uso improprio o da interventi di assistenza non corretti; la corrosione di accessori, strumentazione, impianti di sterzo; la corrosione dell'unità a getto installata in fabbrica; i danni causati da vegetazione marina; un prodotto venduto con una garanzia limitata sul prodotto di durata inferiore a un anno; i pezzi di ricambio (componenti acquistati dal cliente); i prodotti usati per applicazioni commerciali. È definito uso commerciale qualsiasi uso professionale del prodotto o qualsiasi utilizzo del prodotto che generi profitto, durante il periodo di garanzia, anche qualora il prodotto in questione venga usato a tale scopo soltanto occasionalmente.

La presente garanzia non copre i danni da corrosione in conseguenza a correnti elettriche vaganti (collegamenti elettrici a riva, imbarcazioni vicine, metalli sommersi) e per prevenire tale tipo di corrosione si consiglia di utilizzare sistemi quali MerCathode Mercury Precision Parts o Quicksilver e/o un isolatore galvanico. La presente garanzia limitata, inoltre, non copre i danni causati da un'applicazione non corretta di vernici anti-incrostazione a base di rame. Qualora sia necessario usare protezioni anti-incrostazione, si consiglia di utilizzare vernici anti-incrostazione a base di tributilstagno adipato (TBTA) sulle applicazioni Outboard e MerCruiser. Nei paesi in cui non è consentito l'uso di vernici a base di TBTA, è possibile applicare una vernice a base di rame sulla carena e sullo specchio di poppa. Non applicare vernice sul fuoribordo o sul prodotto MerCruiser. Si consiglia inoltre di evitare un'interconnessione elettrica tra il prodotto oggetto della garanzia e la vernice. Per i prodotti MerCruiser è necessario lasciare un'area non verniciata di almeno 38 mm attorno al gruppo dello specchio di poppa. Per ulteriori informazioni consultare il manuale di funzionamento e manutenzione.

Per ulteriori informazioni relative a eventi e circostanze coperti e non coperti dalla presente garanzia, consultare la sezione "Copertura prevista dalla garanzia" nel manuale di funzionamento e manutenzione, inclusa per riferimento nella presente garanzia.

ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ E LIMITAZIONI:

VIENE QUI ESPRESSAMENTE ESCLUSA QUALSIASI GARANZIA IMPLICITA DI COMMERCIABILITÀ E DI IDONEITÀ A UNO SCOPO PARTICOLARE. LA DURATA DI GARANZIE IMPLICITE, TALI DA NON POTER ESSERE ESCLUSE, VIENE LIMITATA A QUELLA DELLA GARANZIA ESPLICITA. LA PRESENTE GARANZIA NON COPRE DANNI INCIDENTALI E INDIRETTI. LE ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ E LE LIMITAZIONI ELENCATE SOPRA NON SONO APPLICABILI IN ALCUNE GIURISDIZIONI E PERTANTO IN CASI SPECIFICI POTREBBERO NON ESSERE PERTINENTI. LA PRESENTE GARANZIA CONFERISCE DIRITTI LEGALI SPECIFICI ALL'ACQUIRENTE, CHE POTREBBE GODERE INOLTRE DI ALTRI DIRITTI LEGALI A SECONDA DELLA GIURISDIZIONE DI PERTINENZA.

Copertura e clausole di esclusione della garanzia

Lo scopo di questa sezione è eliminare alcuni dei malintesi più comuni relativi alla copertura della garanzia. Le informazioni che seguono descrivono alcuni dei tipi di interventi di manutenzione non coperti dalla garanzia. Le clausole riportate di seguito sono comprese, tramite rinvio, nella Garanzia limitata Mercury Racing Division di tre anni contro i danni da corrosione, nella Garanzia limitata internazionale per fuoribordo e nella Garanzia limitata per fuoribordo per Stati Uniti e Canada.

La garanzia copre riparazioni che si rendono necessarie durante il periodo di garanzia solo se imputabili a difetti di materiale o di lavorazione. La garanzia non copre errori di installazione, incidenti, guasti causati da normale usura e una serie di altri problemi che possono riguardare il prodotto.

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

La garanzia è limitata a difetti di materiale o di lavorazione, esclusivamente se la vendita al consumatore ha luogo in un paese nel quale è autorizzata la distribuzione del prodotto.

Per qualsiasi domanda relativa alla copertura della garanzia, rivolgersi a un concessionario autorizzato. I concessionari sono disponibili a rispondere a tutte le domande dei clienti.

ESCLUSIONI GENERALI DALLA GARANZIA

1. Regolazioni di piccola entità e messe a punto, inclusi il controllo, la pulizia e la regolazione di candele, componenti dell'accensione, impostazioni del carburatore, filtri, cinghie, comandi, nonché il controllo dei lubrificanti durante i normali interventi di assistenza.
2. Unità a getto installate in fabbrica – Componenti specifici esclusi dalla garanzia: girante a getto e rivestimento danneggiati a causa di impatto o usura, cuscinetti dell'albero di trasmissione danneggiati dall'acqua a seguito di assistenza non corretta.
3. Danni causati da negligenza, mancanza di interventi di manutenzione, incidente, utilizzo anomalo o installazione o servizio non corretti.
4. Spese di varo, alaggio, traino; rimozione e/o sostituzione di paratie o di altri materiali qualora la struttura dell'imbarcazione imponga tali operazioni per accedere al prodotto; tutte le spese di trasporto e/o trasferta, ecc. Deve essere fornito un ragionevole accesso al prodotto per eseguire l'intervento di assistenza in garanzia. Il prodotto deve essere consegnato a un concessionario autorizzato a cura del cliente.
5. Interventi di assistenza richiesti dal cliente e non contemplati dagli obblighi di garanzia.
6. Gli interventi eseguiti da soggetti diversi da un concessionario autorizzato possono essere coperti da garanzia solo nei seguenti casi: se eseguiti in situazione di emergenza (in una zona in cui non è presente alcun concessionario autorizzato in grado di eseguire gli interventi necessari o qualora il concessionario non disponga di mezzi di alaggio, ecc., e previa autorizzazione del produttore a eseguire tale intervento).
7. Tutti i danni accidentali e/o indiretti (costi di rimessaggio, spese telefoniche o di noleggio di qualsiasi tipo, disagi o perdita di tempo o di profitto) sono di responsabilità del proprietario.
8. Uso di pezzi di ricambio non Mercury Precision o Quicksilver in riparazioni eseguite in garanzia.
9. Il cambio di oli, lubrificanti e fluidi nell'ambito della manutenzione ordinaria è di responsabilità del cliente, salvo qualora una perdita o contaminazione di tali fluidi sia provocata da un guasto del prodotto incluso nella copertura della garanzia.
10. La partecipazione o l'allestimento per gare o altri tipi di competizione, o l'utilizzo di un piede da competizione.
11. La rumorosità del motore non indica necessariamente un grave problema al motore. Se le operazioni di diagnostica rivelano un grave problema ai componenti interni del motore in grado di provocare un guasto, la condizione che causa il rumore deve essere riparata in garanzia.
12. Danni al piede e/o all'elica causati dall'urto contro oggetti sommersi sono considerati rischi associati alla navigazione.
13. Infiltrazione di acqua nel motore attraverso l'aspirazione del combustibile, la presa d'aria, l'impianto di scarico o a seguito di immersione.
14. Guasto di un qualunque componente provocato dalla mancanza di acqua di raffreddamento a causa di avviamento del motore fuori dell'acqua, fori delle bocche di aspirazione ostruite da corpi estranei, installazione in posizione troppo elevata o assetto troppo in fuori del motore.
15. Uso di combustibile e lubrificanti non corretti per il tipo di prodotto. Fare riferimento alla sezione **Manutenzione** .
16. La garanzia limitata non si applica in caso di danni al prodotto causati dall'installazione o dall'uso di componenti e accessori non prodotti o distribuiti da Mercury Marine. I guasti non associati all'uso di tali componenti o accessori sono coperti dalla garanzia se sono conformi ai termini della garanzia limitata del prodotto.

INFORMAZIONI GENERALI

Responsabilità dell'operatore

L'operatore (conducente) è responsabile del corretto e sicuro funzionamento dell'imbarcazione e della sicurezza dei passeggeri e degli astanti. Ogni operatore (conducente) dovrebbe leggere attentamente il presente manuale prima di usare il fuoribordo.

Fornire ad almeno un altro passeggero le istruzioni fondamentali per l'avviamento e l'utilizzo del fuoribordo e dell'imbarcazione nell'eventualità in cui l'operatore sia impossibilitato a governare l'imbarcazione.

Prima dell'uso del fuoribordo

Leggere attentamente questo manuale. Imparare a utilizzare correttamente il fuoribordo. Per qualsiasi delucidazione in merito, contattare il concessionario.

Per evitare infortuni o danni, applicare le informazioni di sicurezza e quelle relative al funzionamento del prodotto e usare sempre il buon senso.

I seguenti simboli di sicurezza sono usati in questo manuale e sulle etichette di sicurezza applicate sull'imbarcazione per attirare l'attenzione dell'utente su speciali istruzioni di sicurezza.

⚠ PERICOLO
indica una situazione di pericolo che, se non evitata, causerà infortuni gravi o mortali.

⚠ AVVERTENZA
indica una situazione di pericolo che, se non evitata, può causare infortuni gravi o mortali.

⚠ ATTENZIONE
indica una situazione di pericolo che, se non evitata, può causare infortuni di lieve o media entità.

AVVISO
indica una situazione che, se non evitata, può causare il guasto del motore o di un altro componente importante.

Capacità di potenza dell'imbarcazione

⚠ AVVERTENZA
Il superamento della potenza massima nominale dell'imbarcazione può provocare infortuni gravi o mortali. L'uso di potenza eccessiva può compromettere le caratteristiche di controllo e galleggiamento dell'imbarcazione o provocare la rottura dello specchio di poppa. Non installare un motore con potenza superiore alla potenza massima nominale dell'imbarcazione.

INFORMAZIONI GENERALI

Non superare i limiti di potenza o di carico dell'imbarcazione in uso. Sulla maggior parte delle imbarcazioni è obbligatoria la presenza di una targhetta di capacità su cui sono indicati i limiti massimi consentiti di potenza e carico stabiliti dal produttore in base alle norme in vigore. In caso di dubbi, rivolgersi al concessionario o al produttore dell'imbarcazione.

U.S. COAST GUARD CAPACITY	
MAXIMUM HORSEPOWER	XXX
MAXIMUM PERSON CAPACITY (POUNDS)	XXX
MAXIMUM WEIGHT CAPACITY	XXX

26777

Utilizzo ad alta velocità e a elevate prestazioni

Se il fuoribordo viene utilizzato su un'imbarcazione considerata ad alta velocità o a elevate prestazioni con la quale l'operatore non ha familiarità, si consiglia di non usare velocità elevate prima di avere richiesto una presentazione generale e un giro dimostrativo al concessionario o a un operatore esperto della combinazione imbarcazione/fuoribordo in questione. Per ulteriori informazioni richiedere una copia della pubblicazione **Funzionamento delle imbarcazioni Hi-Performance** al concessionario, al distributore o a Mercury Marine.

Selezione dell'elica

L'elica del fuoribordo è uno dei componenti più importanti dell'impianto di propulsione. Una scelta inadeguata dell'elica può compromettere in modo significativo le prestazioni dell'imbarcazione e può causare danni al motore fuoribordo.

Per facilitare la scelta dell'elica, presso Mercury Marine è disponibile una selezione completa di eliche in alluminio e in acciaio inossidabile progettate specificamente per il fuoribordo. Per vedere l'intera linea di prodotti e trovare l'elica adatta all'applicazione dell'imbarcazione, visitare il sito www.mercmarinepropellers.com o contattare il concessionario autorizzato Mercury più vicino.

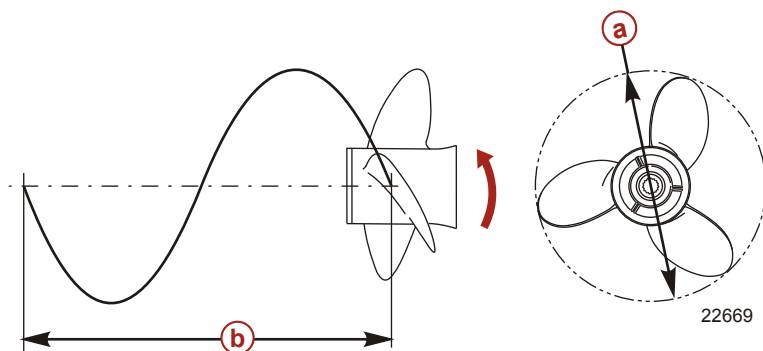
SELEZIONE DELL'ELICA CORRETTA

Per la selezione dell'elica corretta è importante disporre di un contagiri di precisione per misurare il regime del motore.

Si consiglia di selezionare un'elica per l'applicazione dell'imbarcazione che consenta al motore di funzionare entro la gamma di esercizio di regime massimo specificata. Quando l'imbarcazione viene usata a regime massimo in condizioni di carico normale, il regime del motore dovrebbe corrispondere alla metà superiore della gamma di regime massimo consigliata. Fare riferimento alla **Specifiche**. Se i valori del regime del motore fossero più alti rispetto a quella gamma, selezionare un'elica di passo maggiore in modo da diminuire il regime del motore. Se i valori del regime del motore fossero più bassi rispetto a quella gamma, selezionare un'elica di passo minore in modo da aumentare il regime del motore.

IMPORTANTE: per garantire un corretto accoppiamento e le migliori prestazioni, Mercury Marine consiglia di usare eliche e bulloneria Mercury o Quicksilver.

INFORMAZIONI GENERALI

Le eliche sono classificate a seconda del diametro, del passo, del numero di pale e del materiale. Il diametro e il passo sono stampati sul lato o sull'estremità del mozzo dell'elica. Il primo numero corrisponde al diametro dell'elica, mentre il secondo rappresenta il passo. Ad esempio, la sigla 14x19 indica un'elica con un diametro di 14 in. e un passo di 19 in.

a - Diametro
b - Passo - Corsa dell'elica durante un giro

Di seguito sono riportate alcune caratteristiche di base per facilitare la selezione dell'elica appropriata all'applicazione dell'imbarcazione.

Diametro - Il diametro corrisponde alla larghezza della circonferenza immaginaria descritta dalla rotazione dell'elica. Il diametro corretto delle eliche è stato prestabilito appositamente per il design di ciascuna imbarcazione. Tuttavia, quando per lo stesso passo sono disponibili diversi diametri, si consiglia di usare eliche di diametro maggiore per imbarcazioni pesanti e eliche di diametro più piccolo per applicazioni più leggere.

Passo - Il passo corrisponde alla distanza immaginaria, espressa in pollici, che l'elica percorre in avanti durante un giro. Il passo delle'elica può essere considerato simile alle marce per un automobile. In un automobile, più bassa è la marcia innestata maggiore sarà l'accelerazione, ma con una velocità complessiva bassa. Similmente, un'elica di passo inferiore produce un'accelerazione rapida ma con una velocità massima ridotta. Ad un passo dell'elica più alto corrisponde solitamente il funzionamento dell'imbarcazione ad una velocità maggiore, ma con un'accelerazione più lenta.

Selezione del passo corretto - Per prima cosa, controllare il regime massimo in condizioni di carico normali. Se i giri/min. a regime massimo rientrano nella gamma consigliata, aggiornare l'elica o selezionarne una nuova che abbia lo stesso passo di quella esistente.

- L'aggiunta di 1 in. al passo comporta la riduzione dei giri/min. a regime massimo da 150 a 200.
- La sottrazione di 1 in. al passo comporta l'aumento dei giri/min. a regime massimo da 150 a 200.
- Il cambio da un'elica a 3 pale ad un'elica a 4 pale determina solitamente una diminuzione dei giri/min.a regime massimo da 50 a 100.

IMPORTANTE: fare attenzione a non danneggiare il motore. Evitare l'uso di un'elica che consente al motore si superare la gamma dei giri/min. consigliata in condizioni normali di funzionamento a regime massimo.

MATERIALE DELL'ELICA

La maggior parte delle eliche prodotte da Mercury Marine sono composte da alluminio o acciaio inossidabile. L'alluminio è adatto per applicazioni generiche ed è standard su molte imbarcazioni nuove. La durata dell'acciaio inossidabile è oltre cinque volte superiore rispetto all'alluminio e, grazie al design, offre prestazioni di accelerazione e di velocità massima superiori. Le eliche di acciaio inossidabile sono inoltre disponibili in una più ampia varietà di dimensioni per consentire all'operatore di ottenere le massime prestazioni dall'imbarcazione.

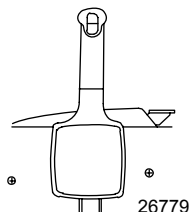
ELICHE A CONFRONTO: 3 O 4 PALE

Disponibili in diverse dimensioni sia in alluminio che in acciaio inossidabile, le eliche a 3 o a 4 pale presentano caratteristiche prestazionali uniche. In generale, le eliche a 3 pale offrono buone prestazioni ed una velocità massima più elevata rispetto alle eliche a 4 pale. Tuttavia, le eliche a 4 pale sono più veloci in fase di planata e più efficienti a velocità di crociera, ma non offrono la stessa velocità massima delle eliche a 3 pale.

Modelli di fuoribordo dotati di telecomando

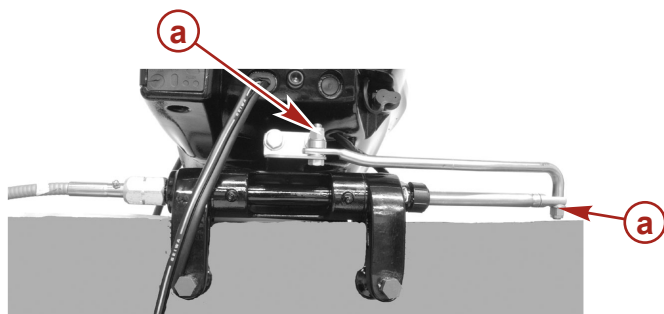
Il telecomando collegato al fuoribordo deve essere dotato di un dispositivo di protezione contro l'avvio a marcia innestata che impedisce l'avviamento del motore quando il cambio è in una posizione diversa dalla folle.

⚠ AVVERTENZA

L'avviamento del motore a marcia innestata può provocare lesioni gravi o mortali. Non utilizzare mai un'imbarcazione non dotata di un dispositivo di sicurezza per l'avviamento in folle.

Impianto di sterzo comandato a distanza

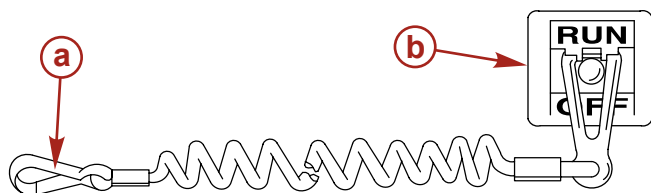
L'asta di collegamento dello sterzo, che collega il cavo dello sterzo al motore, deve essere fissata con dei dadi autobloccanti. Questi dadi autobloccanti non devono mai essere sostituiti con dadi comuni (non autobloccanti) poiché, con le vibrazioni, si allenterebbero fino a svitarsi completamente, causando così il disinserimento dell’asta di collegamento.

⚠ AVVERTENZA

Se l'asta di collegamento dello sterzo si disinserisce, l'imbarcazione potrebbe compiere una virata improvvisa. A causa di questa azione violenta, gli occupanti dell'imbarcazione potrebbero essere sbalzati fuori bordo, correndo il rischio di subire infortuni gravi, potenzialmente letali.

a - Dadi autobloccanti

Interruttore del cavo salvavita

La funzione dell'interruttore del cavo salvavita è quella di spegnere il motore quando l'operatore si allontana dalla postazione di governo (per esempio in caso di eiezione accidentale) di una distanza sufficiente ad attivare l'interruttore. Sui fuoribordo dotati di impugnatura della barra e su alcune unità con telecomando è presente un interruttore del cavo salvavita. L'interruttore del cavo salvavita può essere installato come accessorio, di solito sul cruscotto o a fianco della postazione dell'operatore.

Di solito il cavo salvavita ha una lunghezza di 122-152 cm (4-5 ft) quando è completamente esteso ed è dotato di un connettore per l'interruttore a un'estremità e di un moschettone per l'aggancio all'operatore sull'altra. Quando è inutilizzato, il cavo salvavita è avvolto a spirale in modo da ridurne la lunghezza ed evitare che si impigli su oggetti adiacenti. L'avvolgimento a spirale consente al cavo di allungarsi senza attivarsi se l'operatore si sposta senza allontanarsi troppo dalla postazione abituale. Per accorciarlo, è possibile avvolgerne una parte intorno al polso o alla gamba, oppure fare un nodo.

a - Cavo salvavita
b - Interruttore del cavo salvavita

Prima di procedere leggere le seguenti informazioni di sicurezza.

INFORMAZIONI GENERALI

Importanti informazioni di sicurezza: la funzione dell'interruttore del cavo salvavita è quella di spegnere il motore quando l'operatore si allontana dalla postazione di governo di una distanza sufficiente ad attivare l'interruttore. Ciò può accadere se l'operatore cade accidentalmente fuori bordo o se si sposta sull'imbarcazione allontanandosi eccessivamente dalla postazione. Le cadute fuori bordo e le espulsioni accidentali sono più probabili su determinati tipi di imbarcazione, per esempio quelle con fiancate basse gonfiabili, imbarcazioni speciali da pesca, imbarcazioni ad alte prestazioni e imbarcazioni da pesca leggere governate tramite barra manuale. Inoltre, le cadute fuori bordo e le espulsioni accidentali possono essere la conseguenza di comportamenti non opportuni come stare seduti sullo schienale del sedile o sulla frisata a velocità di planata, restare in piedi a velocità di planata, stare seduti sul ponte rialzato di un'imbarcazione da pesca, procedere a velocità di planata in acque poco profonde o dove sono presenti ostacoli, rilasciare il timone o la barra quando tende a virare in una certa direzione, fare uso di alcool o di sostanze stupefacenti, o ancora eseguire manovre dell'imbarcazione a velocità elevate.

Se l'interruttore del cavo salvavita viene attivato, il motore si spegne immediatamente ma l'imbarcazione percorre una distanza aggiuntiva che dipende dalla velocità e dell'eventuale raggio di virata al momento dello spegnimento. L'imbarcazione non sarà comunque in grado di compiere una rotazione completa. Un'imbarcazione che procede a motore spento può causare a chiunque si trovi lungo la sua rotta infortuni tanto gravi quanto se il motore fosse in funzione.

Si raccomanda pertanto di impartire istruzioni ad altri passeggeri in merito alle corrette procedure di avviamento e alle manovre dell'imbarcazione in modo che siano in grado di azionare il motore qualora insorgano situazioni di emergenza (per esempio in caso di eiezione accidentale dell'operatore).

⚠ AVVERTENZA

Se l'operatore cade fuoribordo, spegnere immediatamente il motore per ridurre il rischio di infortuni gravi o mortali causati da un contatto con l'imbarcazione. L'operatore deve essere sempre correttamente collegato all'interruttore di arresto tramite un cavo salvavita.

⚠ AVVERTENZA

Pericolo di infortuni gravi o mortali causati dall'improvvisa forza di decelerazione a seguito dell'attivazione accidentale o involontaria dell'interruttore di arresto. L'operatore dell'imbarcazione non deve mai lasciare la postazione prima di avere scollegato il cavo salvavita.

L'interruttore potrebbe venire attivato accidentalmente o involontariamente durante il normale funzionamento dell'imbarcazione. Ciò potrebbe causare una o più delle seguenti condizioni potenzialmente pericolose:

- I passeggeri potrebbero venire catapultati in avanti a causa di un improvviso arresto; ciò sarebbe particolarmente pericoloso per coloro che si trovano nella zona di prua in quanto potrebbero essere eiettati fuori bordo e venire colpiti dalla scatola ingranaggi o dall'elica.
- Perdita di potenza e di controllo della direzione in condizioni di mare mosso o di forti correnti o venti.
- Perdita di controllo durante le operazioni di attracco.

MANTENERE L'INTERRUTTORE DEL CAVO SALVAVITA E IL CAVO SALVAVITA IN BUONE CONDIZIONI OPERATIVE

Prima di ciascun uso verificare che l'interruttore del cavo salvavita funzioni correttamente. Avviare il motore e tirare il cavo salvavita per spegnere il motore. Se non si spegne, fare riparare l'interruttore prima di utilizzare l'imbarcazione.

Prima di ciascun utilizzo controllare visivamente il cavo salvavita e verificare che sia in buone condizioni operative, che non sia spezzato e che non presenti tagli o segni di usura. Verificare che i morsetti sulle estremità del cavo siano in buone condizioni. Sostituire il cavo salvavita se presenta danni o segni di usura.

INFORMAZIONI GENERALI

Protezione delle persone in acqua

DURANTE LA NAVIGAZIONE

Per una persona che si trova in acqua è molto difficile reagire rapidamente per evitare un'imbarcazione diretta nella sua direzione, anche se a velocità ridotta.

Rallentare e prestare la massima attenzione durante la navigazione in aree dove è possibile che vi siano persone in acqua.

Quando l'imbarcazione è in movimento (inerzia) e il fuoribordo è in posizione di folle, l'acqua esercita una forza sufficiente da provocare la rotazione dell'elica. La rotazione dell'elica in folle può causare gravi infortuni.

DURANTE LE SOSTE

⚠ AVVERTENZA
Un'elica in rotazione, un'imbarcazione in movimento o qualsiasi attrezzatura rigida collegata all'imbarcazione può provocare infortuni gravi o mortali ai bagnanti. Spegnere immediatamente il motore se vi sono persone in acqua in prossimità dell'imbarcazione.

Prima di consentire a qualcuno di nuotare o sostare in acqua in prossimità dell'imbarcazione, portare il fuoribordo in folle e spegnere il motore.

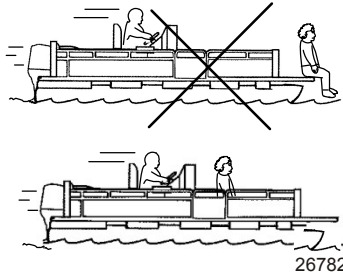
Messaggio per la sicurezza dei passeggeri su imbarcazioni a pontoni e non cabinate

Quando l'imbarcazione è in movimento, fare attenzione alla posizione di tutti passeggeri. Non consentire ai passeggeri di rimanere in piedi o di utilizzare sedili non concepiti per la navigazione a velocità superiore al minimo. Un'improvvisa riduzione dell'accelerazione o della velocità dell'imbarcazione, come in caso di impatto con un'onda o con una scia di grandi dimensioni, oppure un brusco cambiamento di direzione dell'imbarcazione rischiano di scaraventare oltre la prua chiunque non sia seduto correttamente. La caduta oltre la prua dell'imbarcazione tra i due scafi può causare l'investimento.

IMBARCAZIONI CON PONTE ANTERIORE APERTO

Nessuno deve sostare sul ponte oltre il parapetto quando l’imbarcazione è in movimento. Assicurarsi che tutti i passeggeri si trovino all’interno del parapetto.

Chiunque sosti sul ponte anteriore potrebbe essere facilmente scaraventato fuoribordo e chiunque sia seduto a prua con i piedi fuori bordo potrebbe venire trascinato in acqua da un'onda.

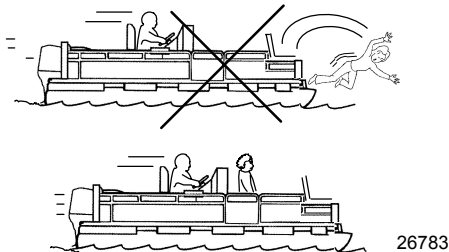
26782

⚠ AVVERTENZA

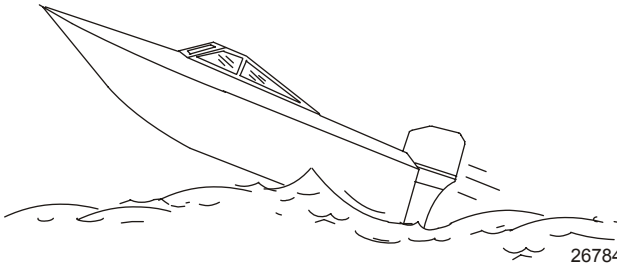
La presenza di passeggeri seduti o in piedi in aree dell'imbarcazione non concepite per i passeggeri a regimi superiori al minimo può provocare infortuni gravi o mortali. Quando l'imbarcazione è in movimento, tenersi a distanza dal bordo di prua delle imbarcazioni non cabinate e da piattaforme rialzate.

IMBARCAZIONI CON SEDILI DA PESCA RIALZATI MONTATI A PRUA

I sedili da pesca rialzati non devono essere utilizzati quando l'imbarcazione naviga a velocità superiore al minimo o alla velocità di traina. Sedersi esclusivamente su sedili predisposti per la navigazione a velocità sostenuta.

Qualsiasi decelerazione improvvisa dell'imbarcazione potrebbe causare la caduta oltre la prua di chiunque sia seduto su un sedile rialzato.

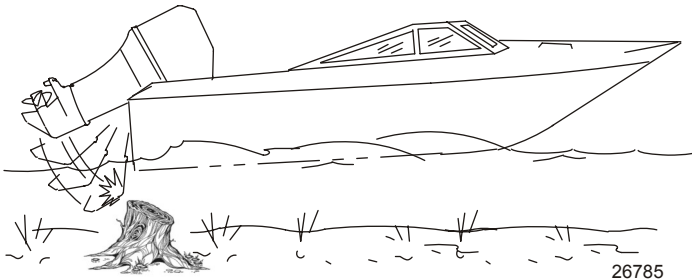
26783

Salto di onde e scie

Governare un'imbarcazione da diporto su onde e scie è una pratica normale. Tuttavia se la velocità durante questo tipo di attività è tale da causare il sollevamento parziale o totale della carena fuori dall'acqua, si corrono dei rischi, soprattutto quando l'imbarcazione rientra in acqua.

Il rischio principale è la possibilità che durante il salto l'imbarcazione cambi direzione. Di conseguenza durante l'ammaraggio l'imbarcazione potrebbe virare bruscamente. Un cambiamento repentino di direzione può sbalzare i passeggeri dai sedili o fuori bordo.

⚠ AVVERTENZA
Il salto di onde o scie può provocare infortuni gravi o mortali a causa di cadute sull'imbarcazione o fuori bordo dei passeggeri. Evitare per quanto possibile di saltare su onde o scie.

Il salto di un'onda o di una scia può avere un'altra conseguenza, meno comune ma altrettanto pericolosa: se la prua si inclina eccessivamente verso il basso mentre l'imbarcazione è in aria, al contatto con l'acqua potrebbe immergersi temporaneamente. Ciò porta a un'improvvisa e pressoché totale decelerazione dell'imbarcazione, con conseguente rischio di caduta fuori bordo dei passeggeri. L'imbarcazione potrebbe inoltre subire una brusca virata.

Collisione con oggetti sommersi

Ridurre la velocità e procedere con cautela durante la navigazione in aree con fondali bassi o qualora si sospetti la presenza di ostacoli sommersi che potrebbero urtare il fuoribordo o la carena dell'imbarcazione. **Per evitare infortuni o danni all'imbarcazione o al motore a causa di collisioni con oggetti galleggianti o sommersi, la misura preventiva più efficace è il controllo della velocità dell'imbarcazione. In tali condizioni la velocità massima dell'imbarcazione deve essere mantenuta tra 24 e 40 km/h (15-25 mph).**

L'urto con oggetti galleggianti o sommersi può dare luogo a diversi tipi di incidenti, per esempio:

- È possibile che il fuoribordo o parte di esso si stacchi dallo specchio di poppa e venga scagliato all'interno dell'imbarcazione.

- L'imbarcazione può virare improvvisamente. Un cambiamento repentino di direzione può sbalzare i passeggeri dai sedili o fuori bordo.
- L'imbarcazione può subire una rapida riduzione di velocità, sbalzando i passeggeri dell'imbarcazione in avanti o fuori bordo.
- Una collisione può provocare danni al fuoribordo e/o all'imbarcazione.

Ricordare sempre che la misura preventiva più efficace per ridurre al minimo gli infortuni e i danni causati da una collisione è il controllo della velocità dell'imbarcazione. Durante la navigazione in acque dove è nota la presenza di ostacoli sommersi, l'imbarcazione deve essere mantenuta a velocità minima di planata.

In caso di collisione con un oggetto sommerso, spegnere il motore non appena possibile e verificare se presenta componenti spezzati o allentati. Se sono presenti danni, o si sospetta la presenza di danni, portare il fuoribordo presso un concessionario autorizzato e richiedere un'accurata ispezione e le eventuali riparazioni.

È necessario verificare inoltre che l'imbarcazione non presenti squarci sullo scafo o sullo specchio di poppa o infiltrazioni d'acqua.

L'uso di un fuoribordo danneggiato potrebbe causare danni aggiuntivi ad altri componenti del fuoribordo o compromettere il controllo dell'imbarcazione. Qualora sia necessario continuare la navigazione, ridurre il più possibile la velocità.

⚠ AVVERTENZA
L'utilizzo di un'imbarcazione o di un motore che abbia riportato danni in una collisione può provocare danni al prodotto e infortuni gravi o mortali. Se l'imbarcazione è rimasta coinvolta in qualsiasi tipo di collisione, fare ispezionare e riparare l'imbarcazione o il gruppo motore a un concessionario autorizzato Mercury Marine.

Istruzioni di sicurezza per motori fuoribordo dotati di maniglia della barra

Il pozzetto e l'area immediatamente anteriore al fuoribordo non devono essere occupati né da personale né da carico quando l'imbarcazione è in movimento. Nell'eventualità di collisione con oggetti sottomarini, il sistema di protezione anticollisione inclina il fuoribordo verso l'alto; in tal caso, potrebbe ferire gravemente chiunque occupi l'area suddetta.

MODELLI DOTATI DI VITI A MORSETTO:

Alcuni motori fuoribordo sono provvisti di viti a morsetto per il fissaggio allo specchio di poppa. L'uso delle sole viti a morsetto non è sufficiente a fissare il fuoribordo in modo sicuro allo specchio di poppa dell'imbarcazione. Per installare correttamente il fuoribordo è necessario bullonarlo all'imbarcazione attraverso lo specchio di poppa. Vedere **Installazione del fuoribordo** per istruzioni più dettagliate.

⚠ AVVERTENZA
Per evitare di subire gravi lesioni potenzialmente letali a seguito di una disconnessione accidentale del fuoribordo, non accelerare oltre il minimo se il fuoribordo non è fissato correttamente allo specchio di poppa e si sospetta di trovarsi in presenza di ostacoli sommersi.

Qualora si scontri un ostacolo a velocità da planata e il fuoribordo non sia fissato correttamente allo specchio di poppa, il motore potrebbe distaccarsi dallo specchio di poppa ed eventualmente essere scaraventato all'interno dell'imbarcazione.

Emissioni di scarico

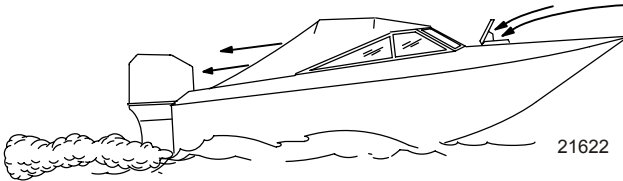
PERICOLO DI AVVELENAMENTO DA MONOSSIDO DI CARBONIO

Il monossido di carbonio è presente nei fumi di scarico di tutti i motori a combustione interna, Questo include i motori fuoribordo, entrofuoribordo e entrobordo che sospingono l'imbarcazione e i generatori che alimentano i vari accessori dell'imbarcazione. Il monossido di carbonio è un gas letale inodore, incolore e insapore.

I primi sintomi di avvelenamento da monossido di carbonio, che non devono essere confusi con il mal di mare o le intossicazioni, comprendono mal di testa, vertigini, capogiro e nausea.

⚠ AVVERTENZA
Non fare girare il motore in un ambiente poco ventilato. L'esposizione prolungata al monossido di carbonio può causare perdita di conoscenza, lesioni cerebrali o la morte.

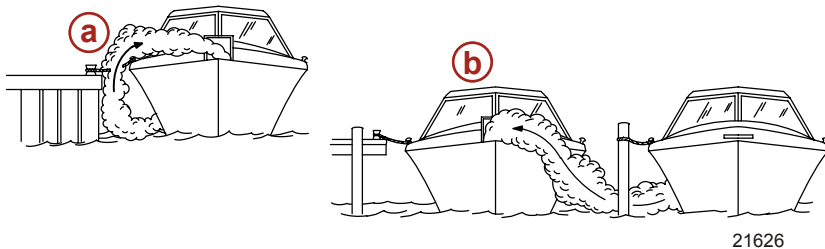
BUONA VENTILAZIONE

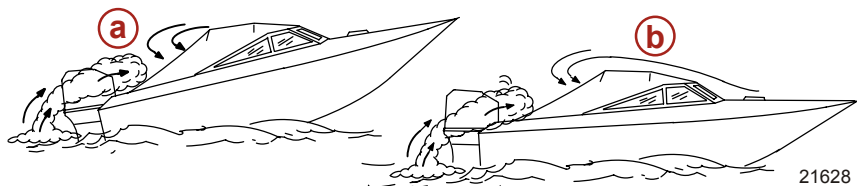
Ventilare la zona passeggeri aprendo le tende laterali o i boccaporti anteriori per eliminare eventuali fumi residui.

Esempio di flusso ottimale dell'aria nell'imbarcazione.

SCARSA VENTILAZIONE

In determinate condizioni le cabine o gli abitacoli chiusi o permanentemente coperti da teli possono presentare ventilazione insufficiente e trattenere il monossido di carbonio. Installare uno o più rilevatori di monossido di carbonio sull'imbarcazione.

Nonostante sia un caso piuttosto raro, in giornate particolarmente calme i nuotatori e i passeggeri in un'area chiusa di un'imbarcazione ferma che contiene o è vicina ad un motore in funzione possono essere esposti a livelli nocivi di monossido di carbonio.

DURANTE LE SOSTE DELL'IMBARCAZIONE

a - Far funzionare il motore quando l'imbarcazione è attraccata in uno spazio chiuso
b - Attraccare vicino ad un'imbarcazione con il motore in funzione

DURANTE LA NAVIGAZIONE

- **a -** Far funzionare l'imbarcazione con l'angolo d'assetto della prua troppo alto
- **b -** Far funzionare l'imbarcazione senza i boccaporti anteriori aperti

Selezione degli accessori per il fuoribordo

Gli accessori originali Mercury Precision o Quicksilver sono stati specificamente progettati e collaudati per questo fuoribordo. Tali accessori sono disponibili presso i concessionari Mercury Marine.

IMPORTANTE: prima di installare gli accessori, consultare il concessionario. L'uso improprio di accessori approvati o l'uso di accessori non approvati può provocare danni al prodotto.

Alcuni accessori non prodotti né venduti da Mercury Marine non sono progettati per essere usati in modo sicuro con questo fuoribordo o con il relativo impianto di funzionamento. Procurarsi e leggere attentamente i manuali di installazione, funzionamento e manutenzione di tutti gli accessori scelti.

Consigli per una navigazione sicura

Per una navigazione piacevole e sicura, è importante conoscere la normativa e le restrizioni nazionali e locali e tenere in considerazione i seguenti suggerimenti.

Uso di dispositivi di galleggiamento. La legge richiede che sia disponibile e facilmente accessibile un mezzo di galleggiamento personale omologato, di taglia adeguata, per ciascun passeggero presente a bordo.

Non sovraccaricare l'imbarcazione. La maggior parte delle imbarcazioni è certificata per una determinata capacità di carico massimo (peso) nominale; fare riferimento alla targhetta della capacità applicata sull'imbarcazione. In caso di dubbi, rivolgersi al concessionario o al produttore dell'imbarcazione.

Eseguire i controlli di sicurezza e gli interventi di manutenzione previsti. Seguire un programma di manutenzione regolare e assicurarsi che tutte le riparazioni siano eseguite in modo corretto.

Conoscere e rispettare tutte le leggi e i regolamenti nautici relativi alle acque navigabili. Si consiglia agli operatori di imbarcazioni di partecipare a un corso di sicurezza per la navigazione. Negli Stati Uniti i corsi sono organizzati da 1) U.S. Coast Guard Auxiliary (Guardia costiera ausiliaria), 2) Power Squadron, 3) Red Cross (Croce Rossa) e 4) dalle autorità locali per la regolamentazione della navigazione. Per informazioni chiamare il servizio Boating Hotline al numero 1-800-368-5647 o il servizio informazioni di Boat U.S. Foundation al numero 1-800-336–BOAT.

Assicurarsi che tutti i passeggeri sull'imbarcazione siano seduti correttamente. Non consentire a nessuno di sedersi o di sostare su parti dell'imbarcazione non adibite a tale scopo, in particolare sugli schienali, sulle frisate, sullo specchio di poppa, a prua, sui ponti, su sedili da pesca rialzati o girevoli, o in qualsiasi punto dal quale il passeggero rischia di cadere o essere scaraventato fuori bordo in caso di accelerazione o frenata improvvisa, perdita di governo o movimento inaspettato dell'imbarcazione.

Non utilizzare l'imbarcazione sotto l'effetto di bevande alcoliche o sostanze stupefacenti (è vietato dalla legge). L'uso di alcool o di sostanze stupefacenti compromette la capacità di giudizio e riduce drasticamente i riflessi.

Addestrare altre persone all'uso dell'imbarcazione e del motore. Fornire ad almeno un altro passeggero le istruzioni fondamentali per l'avviamento e l'utilizzo del motore fuoribordo e dell'imbarcazione nell'eventualità in cui l'operatore sia impossibilitato a proseguire nei suoi compiti o cada fuori bordo.

Imbarco di passeggeri. Spegnere sempre il motore durante l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, o quando vi sono astanti in prossimità della poppa. Portare il fuoribordo in folle non è sufficiente.

INFORMAZIONI GENERALI

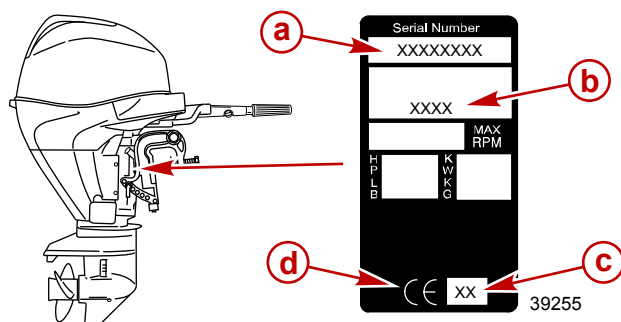
Mantenere sempre un elevato grado di attenzione. La legge richiede che il timoniere dell'imbarcazione sia sempre vigile con la vista e l'udito. La visuale del timoniere non deve essere ostruita in alcun modo, in particolare davanti all'imbarcazione. La visuale dell'operatore non deve essere ostruita da passeggeri, carico o sedili da pesca quando l'imbarcazione naviga a velocità superiore al minimo.

Non mantenere mai l'imbarcazione direttamente dietro a persone impegnate nello sci nautico, in quanto potrebbero cadere ed essere travolte dall'imbarcazione. Per esempio, un'imbarcazione che si sposta a 40 km/h può raggiungere uno sciatore caduto che si trova a 61 m di distanza in 5 secondi.

Prestare attenzione agli sciatori caduti in acqua. Quando l'imbarcazione viene usata per lo sci nautico o attività simili ed è necessario tornare indietro per recuperare uno sciatore, mantenere lo sciatore sempre sul lato operatore dell'imbarcazione. L'operatore non deve mai perdere di vista lo sciatore caduto e non deve mai procedere in retromarcia in direzione dello sciatore o di altre persone in acqua.

Denunciare eventuali incidenti. La legge prevede che gli operatori di imbarcazioni coinvolte in incidenti di navigazione presentino una denuncia di incidente presso le autorità preposte. Un incidente di navigazione deve essere segnalato (1) in caso di perdita o di possibile perdita di vite umane, (2) in caso di infortuni che richiedano un intervento medico che non si limiti al primo soccorso, (3) in caso di danni a imbarcazioni o altre proprietà per un valore superiore a 500 dollari o (4) in caso di perdita completa dell'imbarcazione. Richiedere assistenza alle autorità locali.

Registrazione del numero di serie

È importante annotare questo numero per un eventuale riferimento futuro. Il numero di serie è ubicato sul fuoribordo come mostrato.

- **a -** Numero di serie
- **b -** Nome modello
- **c -** Anno di fabbricazione
- **d -** Marchio di certificazione europea (se pertinente)

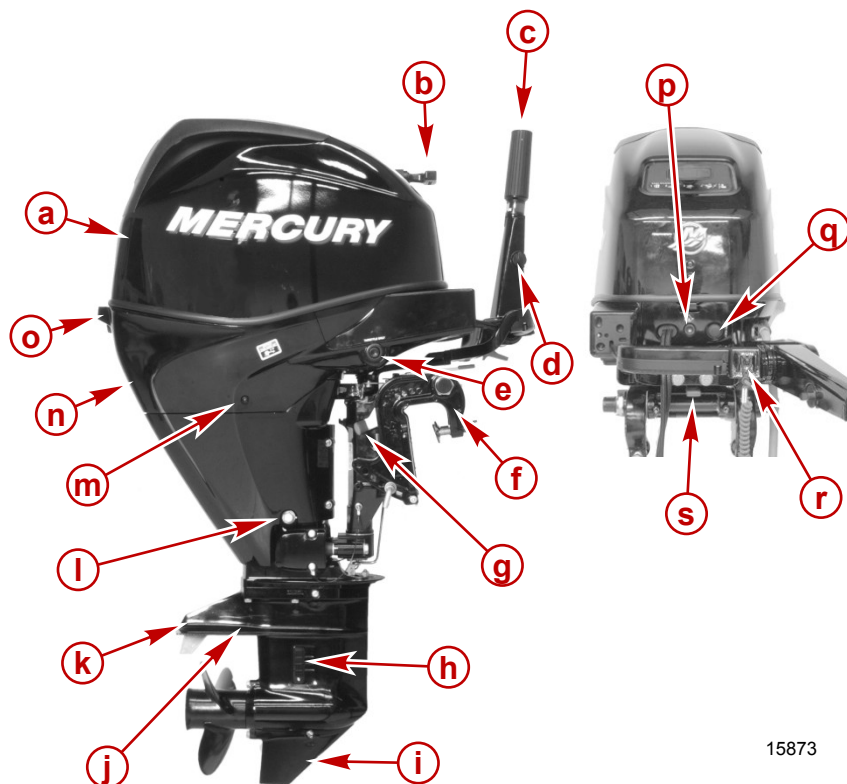
Specifiche

Modelli	25	30
Potenza	18,4 kW (25 hp)	22,1 kW (30 hp)
Gamma di regime massimo	5000-6000 giri/min.	5250-6250 giri/min.
Regime minimo in marcia avanti	850 ± 25 giri/min	
Numero di cilindri	3	
Cilindrata	526 cc (32.09 in.3)	
Alesaggio del cilindro	61,0 mm (2.40 in.)	

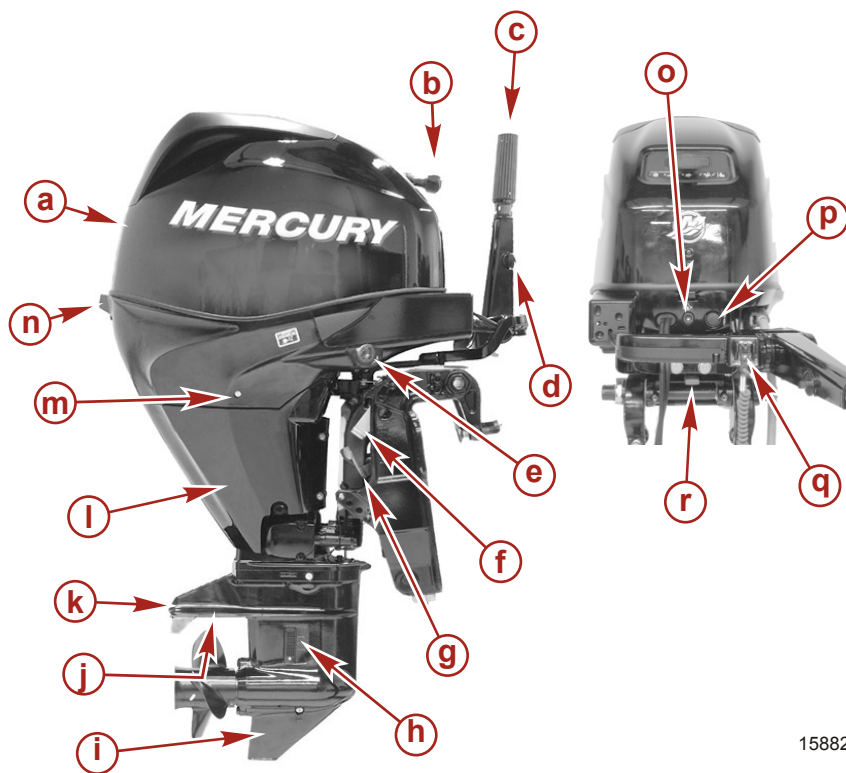
INFORMAZIONI GENERALI

Modelli	25	30
Corsa	60 mm (2.36 in.)	
Gioco delle valvole (a freddo) Valvola di aspirazione	0,13-0,17 mm (0.005-0.007 in.)	
Valvola di scarico	0,18-0,22 mm (0.007-0.008 in.)	
Candela consigliata	NGK DCPR6E	
Distanza fra gli elettrodi della candela	0,8-0,9 mm (0.031-0.035 in.)	
Rapporto di trasmissione	1.92:1	
Benzina consigliata	Fare riferimento a **Combustibile e olio**	
Olio consigliato	Fare riferimento a **Combustibile e olio**	
Capacità lubrificante scatola ingranaggi	350 ml (11.8 fl oz)	
Capacità dell'olio motore	1,8 l (1.9 US qt)	
Potenza nominale della batteria	465 A di trascinamento marino (MCA) o 350 A di trascinamento a freddo (CCA)	
Impianto di controllo delle emissioni	Controllo elettronico del motore (EC)	
Livello sonoro all'orecchio dell'operatore (ICOMIA 39-94) dBA	80.9	
Vibrazioni dell'impugnatura della barra (ICOMIA 38-94) m/s²	5.3	

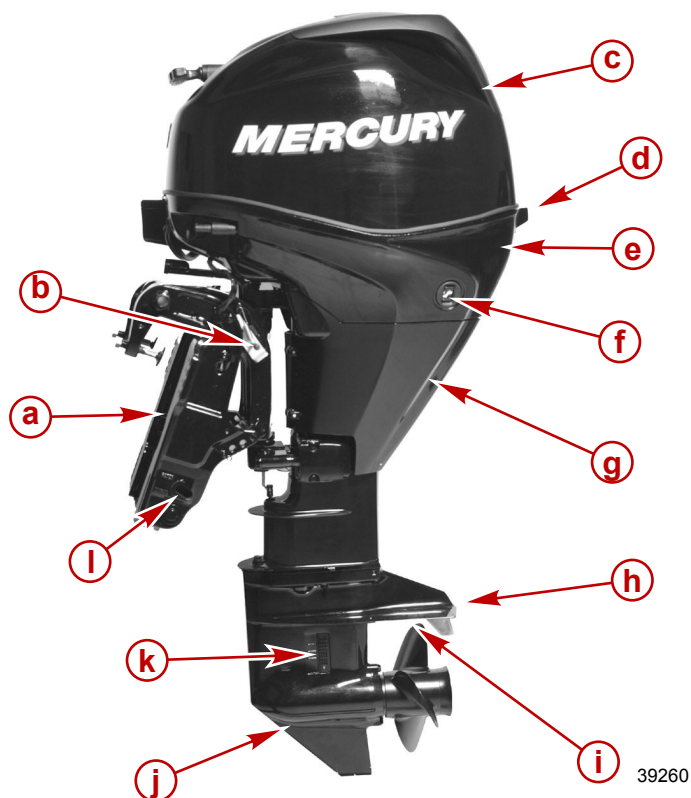
Identificazione dei componenti

MODELLO CON INCLINAZIONE MANUALE

- a - Calandra superiore
- b - Impugnatura di avviamento manuale
- c - Interruttore di arresto del motore
- d - Manopola di regolazione della frizione dell'acceleratore
- e - Pulsante di accelerazione in folle
- f - Supporti dello specchio di poppa
- g - Leva di fermo dell'inclinazione
- h - Presa dell'acqua di raffreddamento primaria
- i - Scatola ingranaggi
- j - Presa dell'acqua di raffreddamento secondaria
- k - Piastra antiventilazione
- l - Vite di drenaggio dell’olio
- m - Foro indicatore della pompa dell'acqua
- n - Calandra inferiore
- o - Chiusura della calandra
- p - Spia luminosa

q - Pulsante di avviamento (modelli ad avviamento elettrico)
r - Interruttore del cavo salvavita
s - Leva di regolazione della frizione dello sterzo

MODELLO CON INCLINAZIONE MANUALE A GAS

- a - Calandra superiore
- b - Impugnatura di avviamento manuale
- c - Interruttore di arresto del motore
- d - Manopola di regolazione della frizione dell'acceleratore
- e - Pulsante di accelerazione in folle
- f - Leva del supporto dell'inclinazione
- g - Leva dell'inclinazione a gas
- h - Presa dell'acqua di raffreddamento primaria
- i - Scatola ingranaggi
- j - Presa dell'acqua di raffreddamento secondaria
- k - Piastra antiventilazione
- l - Protezioni
- m - Foro indicatore della pompa dell'acqua
- n - Chiusura della calandra
- o - Spia luminosa
- p - Pulsante di avviamento (modelli ad avviamento elettrico)
- q - Interruttore del cavo salvavita

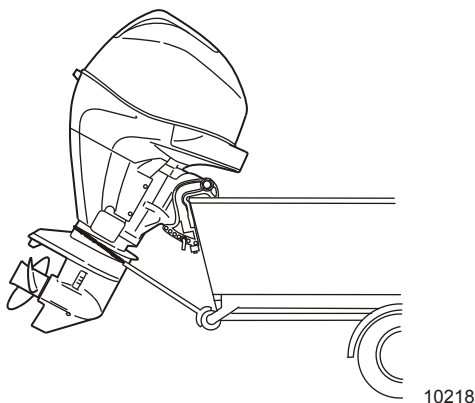
r - Leva di regolazione della frizione dello sterzo

MODELLO CON POWER TRIM

- a - Supporti dello specchio di poppa
- b - Leva del supporto dell'inclinazione
- c - Calandra superiore
- d - Chiusura della calandra
- e - Calandra inferiore
- f - Interruttore di inclinazione ausiliario
- g - Protezioni
- h - Piastra antiventilazione
- i - Presa dell'acqua di raffreddamento secondaria
- j - Scatola ingranaggi
- k - Presa dell'acqua di raffreddamento primaria
- l - Valvola di scarico manuale dell'inclinazione

TRASPORTO

Trasporto dell’imbarcazione/fuoribordo su carrello

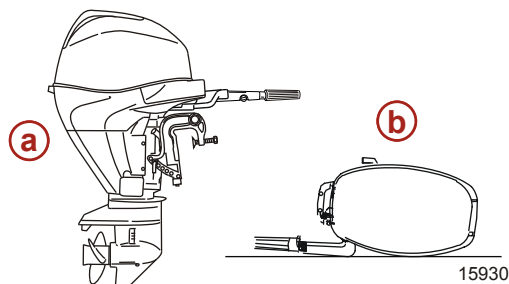
Rimorchiare l’imbarcazione con il fuoribordo inclinato in basso in posizione verticale operativa. Inserire la retromarcia.

Se fosse necessaria maggior distanza libera da terra, inclinare verso l’alto il fuoribordo, usando un supporto accessorio. Consultare il concessionario per consigli in merito. Generalmente, occorre maggior distanza da terra per l’attraversamento di passaggi a livello, passi carrabili e terreni sconnessi che possono provocare contraccolpi al fuoribordo.

IMPORTANTE: non fare affidamento sull'impianto Power Trim/inclinazione o sulla leva di supporto dell'inclinazione per mantenere la giusta distanza libera da terra durante il rimorchio. La leva di supporto dell'inclinazione non deve essere usata per sorreggere il fuoribordo durante il rimorchio.

Portare il fuoribordo in retromarcia. In questo modo si impedisce all'elica di girare a vuoto.

Trasporto del fuoribordo dopo averlo rimosso dall’imbarcazione

⚠ ATTENZIONE
Trasportare e custodire il fuoribordo soltanto nel modo illustrato. In caso contrario, potrebbe verificarsi una perdita di olio con conseguenti danni al motore e a proprietà.

1. Per evitare problemi dovuti all'infiltrazione di olio nei cilindri attraverso la coppa, trasportare e custodire il fuoribordo soltanto nelle due posizioni indicate.

a - Verticale
b - Impugnatura della barra in basso

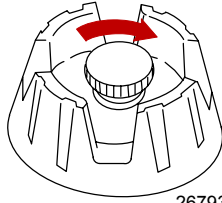
TRASPORTO

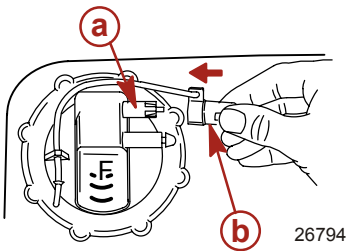
Trasporto di serbatoi del combustibile portatili

⚠ AVVERTENZA

La benzina può causare incendi ed esplosioni, con conseguenti lesioni gravi o mortali. Attenersi alle istruzioni per il trasporto fornite con il serbatoio del combustibile portatile. Trasportare il serbatoio del combustibile in un'area ben ventilata e lontana da fiamme o scintille libere.

SERBATOIO DEL COMBUSTIBILE CON SFIATO MANUALE

Chiudere lo sfiato dell'aria del serbatoio del combustibile durante il trasporto del serbatoio per prevenire la fuoriuscita di combustibile o vapori.

SERBATOIO DEL COMBUSTIBILE CON SFIATO AUTOMATICO

1. Scollegare la tubazione di alimentazione del serbatoio ausiliario dal motore per chiudere lo sfiato dell'aria e prevenire la fuoriuscita di combustibile o vapori.
2. Installare il cappuccio terminale sullo stelo del connettore del tubo di alimentazione del combustibile per evitare che lo stelo venga accidentalmente spinto all'interno, con conseguente fuoriuscita di combustibile o vapori.

a - Stelo del connettore
b - Cappuccio terminale

COMBUSTIBILE E OLIO

Consigli per l’uso del combustibile

IMPORTANTE: l’uso di benzina inadeguata può danneggiare il motore. I danni causati al motore dall’uso di benzina inadeguata vengono considerati come dovuti a uso improprio e, come tali, non sono coperti dalla garanzia limitata.

SPECIFICHE DEL COMBUSTIBILE

I motori Mercury Marine funzionano efficientemente solo se si utilizza benzina senza piombo di marca che soddisfi i seguenti requisiti:

USA e Canada - Combustibile con numero minimo di ottano 87 (R + M)/2. È possibile utilizzare anche benzina super [numero di ottano 92 (R + M)/2]. NON usare benzina contenente piombo.

Tutti gli altri paesi - Combustibile con numero minimo di ottano 90 RON. È possibile utilizzare anche benzina super (98 RON). Qualora non fosse disponibile benzina senza piombo, utilizzare benzina contenente piombo di buona marca.

USO DI BENZINA RIFORMULATA (OSSIGENATA) (SOLO STATI UNITI)

In alcune aree degli Stati Uniti, è obbligatorio utilizzare questo tipo di benzina. In questi combustibili vengono utilizzati 2 tipi di agenti ossigenati: l’alcool (etanolo) o l’etere (MTBE o ETBE). Se la benzina utilizzata nella propria zona contiene etanolo, consultare la sezione intitolata Benzina contenente alcool.

È possibile usare benzina riformulata nei motori Mercury Marine.

BENZINA CONTENENTE ALCOOL

Se la benzina usata nell’area geografica di competenza contiene metanolo (alcool metilico) o etanolo (alcool etilico), è importante conoscere gli effetti collaterali associati all’uso di tali prodotti. Questi effetti sono molto più gravi in caso di uso di metanolo. L’aumento della percentuale di alcool nel combustibile può a sua volta peggiorare questi effetti collaterali.

Alcuni di questi effetti sono causati dall’assorbimento di umidità dall’aria da parte dell’alcool contenuto nella benzina. Ciò può provocare la separazione dell’acqua/alcool dalla benzina nel serbatoio del combustibile.

I componenti dell’impianto di alimentazione del combustibile sul motore Mercury Marine possono tollerare un contenuto di alcool nella benzina pari al massimo al 10%. La percentuale che l’impianto di alimentazione del combustibile sull’imbarcazione in dotazione è in grado di tollerare, è sconosciuta. Contattare il costruttore dell’imbarcazione per ottenere consigli specifici riguardo i componenti dell’impianto di alimentazione del combustibile dell’imbarcazione (serbatoio del combustibile, tubi di alimentazione del combustibile e raccordi). La benzina contenente alcool può causare un'accentuazione dei seguenti problemi:

- Corrosione delle parti metalliche
- Deterioramento dei componenti di plastica o gomma
- Permeazione del combustibile nelle tubazioni di alimentazione del combustibile di gomma
- Difficoltà di avviamento e durante il funzionamento

⚠ AVVERTENZA

PERICOLO DI INCENDIO ED ESPLOSIONE: la perdita di combustibile dall’impianto di alimentazione può costituire un pericolo di incendi o esplosioni e causare infortuni gravi o mortali. È pertanto assolutamente necessario ispezionare periodicamente, soprattutto dopo il rimessaggio, l’intero impianto di alimentazione del combustibile. Occorre verificare che nessuno dei componenti presenti perdite, punti particolarmente molli o rigidi, rigonfiamenti o corrosioni. Qualsiasi traccia di perdita o deterioramento rende necessaria la sostituzione del componente interessato prima di poter riutilizzare il motore.

A causa dei problemi provocati dalla presenza di alcool nella benzina, si consiglia di utilizzare solo benzina priva di alcool, se possibile. Se fosse disponibile solo combustibile contenente alcool, o se la percentuale di alcool fosse sconosciuta, è necessario verificare con maggiore frequenza la presenza di perdite o di anomalie di altro genere.

COMBUSTIBILE E OLIO

IMPORTANTE: qualora fosse necessario far funzionare un motore Mercury Marine con benzina contenente alcool, si sconsiglia di tenere la benzina inutilizzata nel serbatoio del combustibile per molto tempo. I lunghi periodi di rimessaggio sono fonte di numerosi problemi. Nelle automobili, i combustibili miscelati con alcool vengono consumati prima che abbiano il tempo di assorbire l'umidità sufficiente a causare danni. Nelle imbarcazioni invece, a causa del periodo di inattività prolungato, trascorre spesso il tempo necessario affinché il fenomeno della separazione abbia luogo. Durante il rimessaggio, è inoltre possibile che si verifichi una corrosione interna qualora l'alcool elimini lo strato protettivo di olio dai componenti interni.

Requisiti del tubo flessibile del combustibile a bassa permeazione

Richiesti per fuoribordo prodotti per la vendita, venduti o offerti in vendita negli Stati Uniti.

- In base ai requisiti dell'EPA (Environmental Protection Agency), su tutti i fuoribordo prodotti dopo il 1° Gennaio 2009 il tubo flessibile principale del combustibile che collega il serbatoio del combustibile al fuoribordo deve essere costituito di un tubo flessibile a bassa permeazione.
- Il tubo flessibile a bassa permeazione deve essere di tipo B1-15 o A1-15 (USCG) e non deve superare 15/gm²/24 h con combustibile CE 10 a 23 °C , come da specifica SAE J 1527 relativa ai tubi flessibili per combustibile su applicazioni marine.

Rifornimento del serbatoio di carburante

⚠ AVVERTENZA

Per evitare gravi infortuni anche letali causati da incendio o esplosione di benzina, spegnere sempre il motore e NON fumare né sostare in presenza di fiamme libere o scintille durante il rifornimento dei serbatoi di carburante.

Rifornire i serbatoi di carburante all'esterno, lontano da calore, scintille o fiamme libere.

Rimuovere i serbatoi portatili di carburante dall'imbarcazione per riempirli.

Prima di riempire i serbatoi spegnere sempre il motore.

Non riempire completamente i serbatoi del carburante. Lasciare vuoto circa il 10% del volume complessivo del serbatoio. Poiché il carburante si espande con l'aumento della temperatura, se il serbatoio è completamente pieno, quando il carburante è sotto pressione si potrebbero verificare delle perdite.

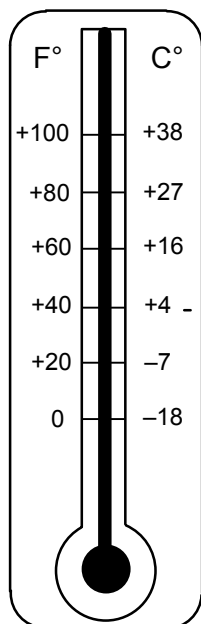
COLLOCAMENTO DEL SERBATOIO PORTATILE DI CARBURANTE NELL'IMBARCAZIONE

Collocare il serbatoio di carburante nell'imbarcazione in modo che lo sfiato del serbatoio rimanga in posizione più elevata del livello del carburante in normali condizioni di funzionamento dell'imbarcazione.

Consigli per l'uso dell'olio motore

Si consiglia di usare un olio per fuoribordo a 4 tempi multigrado 10W-30 certificato FC-W NMMA Quicksilver o Mercury per uso universale a tutte le temperature. Nel caso in cui si preferisca un olio per fuoribordo a quattro tempi 25W-40 sintetico certificato NMMA, usare un olio per fuoribordo a quattro tempi sintetico Quicksilver o Mercury. Se gli oli per fuoribordo Mercury o Quicksilver certificati NMMA FC-W non fossero disponibili, usare un olio per fuoribordo a 4 tempi certificato NMMA FC-W di buona marca.

COMBUSTIBILE E OLIO

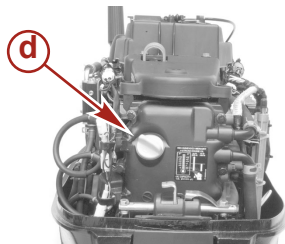
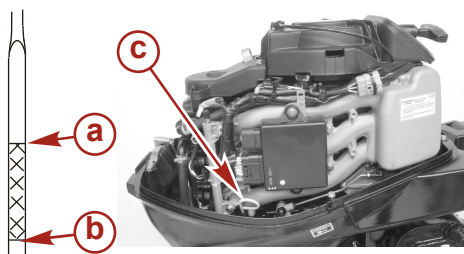
IMPORTANTE: si sconsiglia l'uso di oli detergenti, oli multigradi (diversi da oli Mercury o Quicksilver certificati NMMA FC-W o da oli di buona marca certificati NMMA FC-W), oli sintetici, oli di scarsa qualità o oli contenti additivi solidi.

Viscosità SAE consigliata per l'olio motore

a - L'olio per fuoribordo a quattro tempi 25W-40 certificato NMMA FC-W può essere usato a temperature superiori a4 °C (40 °F).

b - L'olio per fuoribordo a quattro tempi 10W-30 certificato NMMA FC-W può essere usato a qualsiasi temperatura.

Controllo e rabbocco dell'olio motore

IMPORTANTE: non riempire eccessivamente. Accertarsi che il fuoribordo sia in posizione verticale (non inclinato) durante il controllo dell'olio.

1. Spegnere il motore. Portare il fuoribordo in posizione operativa orizzontale. Rimuovere la calandra superiore.
2. Estrarre l'astina di livello. Pulirla con un panno pulito, quindi inserirla di nuovo fino in fondo.

a - Contrassegno di pieno
b - Contrassegno di rabbocco
c - Astina di livello
d - Tappo di rabbocco dell'olio

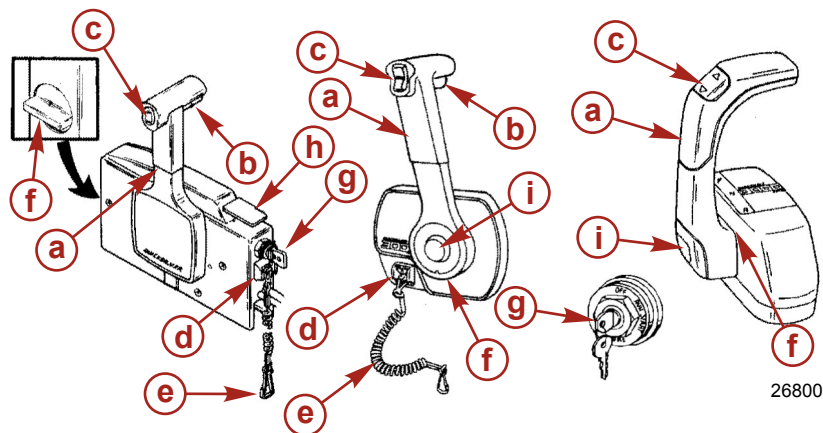
3. Estrarre nuovamente l'astina di livello e osservare il livello dell'olio. Il livello deve essere compreso tra i contrassegni di pieno e di rabbocco. Se il livello dell''olio è basso, rimuovere il tappo di rabbocco dell'olio e riempire (non eccessivamente) fino al contrassegno di livello superiore.

NOTA: *in determinate condizioni la temperatura di esercizio dei motori fuoribordo a 4 tempi può non essere sufficiente a far evaporare la normale quantità di combustibile e condensa che si accumula nel carter. Tali condizioni comprendono l'utilizzo del motore a regime minimo per periodi prolungati, più viaggi brevi di seguito, l'utilizzo a bassa velocità, con una rapida successione di soste e partenze e in climi freddi. La quantità aggiuntiva di combustibile e condensa che si raccoglie nel carter finisce nella coppa dell'olio e si aggiunge al volume totale di olio indicato sull'astina di livello. Tale aumento del volume dell'olio è noto come diluizione dell'olio. Anche se normalmente i motori fuoribordo sono in grado di tollerare una notevole diluizione dell'olio senza che ciò comporti problemi di durata nel tempo, per garantire una maggiore durata del motore fuoribordo Mercury consiglia di cambiare regolarmente l'olio e il filtro secondo l'intervallo di cambio indicato e utilizzando olio della qualità consigliata. Consiglia inoltre, se il fuoribordo viene utilizzato spesso nelle condizioni riportate sopra, di cambiare l'olio a intervalli più frequenti.*

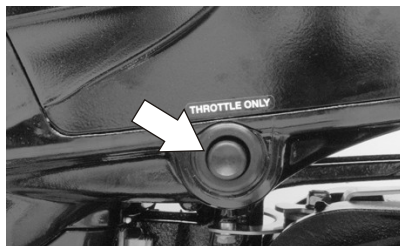
4. Inserire nuovamente l'astina di livello fino in fondo. Installare nuovamente il tappo di rabbocco dell'olio e serrarlo a mano.

CARATTERISTICHE E COMANDI

Caratteristiche del telecomando

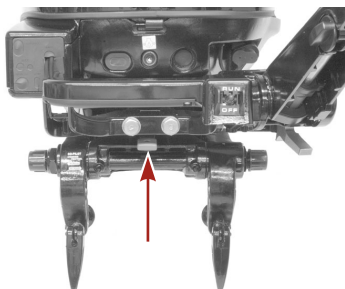
È possibile che l'imbarcazione sia dotata di uno dei telecomandi Mercury Precision o Quicksilver mostrati. In caso contrario, richiedere al concessionario una descrizione delle funzioni e istruzioni per l'utilizzo del telecomando.

- **a -** Manopola di comando: marcia avanti, folle, retromarcia
- **b -** Leva di sblocco della folle
- **c -** Interruttore di assetto/inclinazione (se in dotazione) – Fare riferimento a **Caratteristiche e comandi – Power Trim e inclinazione**
- **d -** Interruttore del cavo salvavita – Fare riferimento a **Informazioni generali – Interruttore del cavo salvavita**
- **e -** Cavo salvavita – Fare riferimento a **Informazioni generali – Interruttore del cavo salvavita**
- **f -** Regolazione della frizione dell'acceleratore – Per regolare i comandi della console è necessario rimuovere il coperchio.
- **g -** Interruttore della chiavetta di avviamento – Posizioni: OFF (Spento), ON (Acceso), START (Avviamento).
- **h -** Leva del regime massimo in folle – Fare riferimento a **Funzionamento – Avviamento del motore**
- **i -** Pulsante di accelerazione in folle – Fare riferimento a **Funzionamento – Avviamento del motore**

Caratteristiche modello con impugnatura della barra

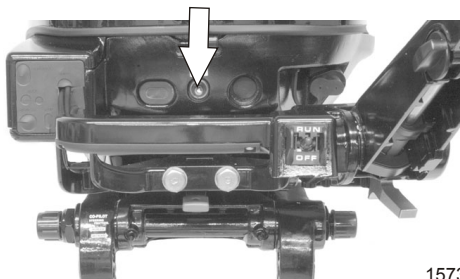
- Pulsante solo acceleratore – Permette all'operatore di aumentare il regime del motore con il fuoribordo in folle, per farlo riscaldare senza innestare la marcia.

15894

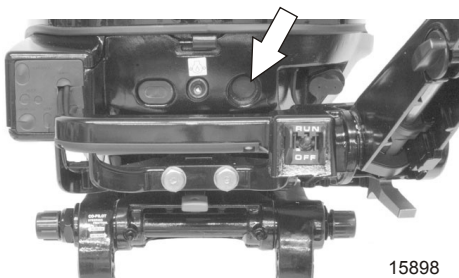
- Regolazione della frizione dello sterzo – Regolare questa leva per regolare la frizione dello sterzo (resistenza) dell'impugnatura della barra. Spostare la leva verso sinistra per aumentare la frizione o spostarla verso destra per diminuire la frizione.

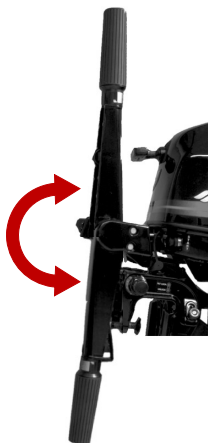
⚠ AVVERTENZA

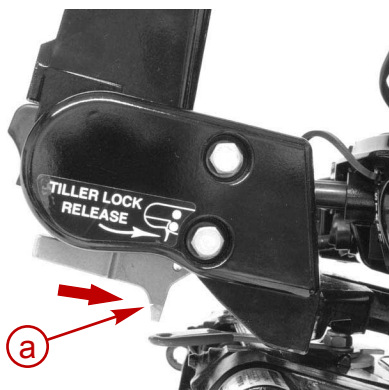
Evitare la perdita di controllo dell'imbarcazione, che può causare infortuni gravi o mortali. Mantenere una frizione di sterzo sufficiente a impedire che il fuoribordo compia un avvitamento se vengono rilasciati l'impugnatura della barra o il timone.

9988

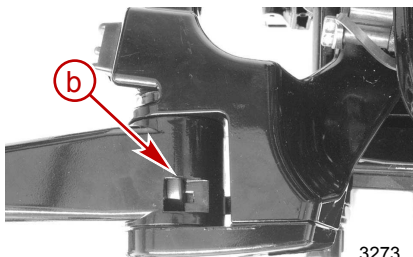
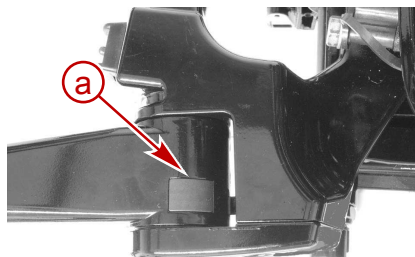
a - Aumento della frizione
b - Riduzione della frizione

- Spia luminosa – Si accende o lampeggia per avvertire di problemi con il sistema di allarme. Fare riferimento alla sezione Impianto di allarme.

15732

- Pulsante di avviamento elettrico (modelli ad avviamento elettrico) – Premere il pulsante per avviare il motore.

15898

- Impugnatura della barra – L'impugnatura può essere inclinata di 180° per maggior maneggevolezza durante il trasporto e il rimessaggio.

28535

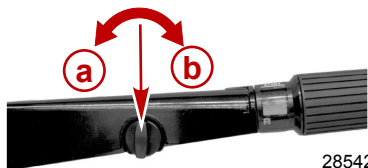
- Leva di sblocco della barra – Spingere la leva per spostare l'impugnatura della barra da una posizione all'altra.

3274

- Dispositivo di bloccaggio dell'impugnatura della barra – Rimuovere il dispositivo di bloccaggio dall'impugnatura della barra per bloccare l'impugnatura in posizione sollevata. Spingere la leva di sblocco della barra per sbloccare l'impugnatura dalla posizione sollevata.

3273

a - Dispositivo di bloccaggio
b - Meccanismo di bloccaggio

- Interruttore di arresto del motore

28537

- Manopola per la regolazione della frizione dell'acceleratore – Ruotare la manopola per impostare la velocità dell'acceleratore. Girare la manopola in senso orario per serrare la frizione e in senso antiorario per allentarla.

28542

a - Allentare la frizione (senso antiorario)
b - Serrare la frizione (senso orario)

- Interruttore del cavo salvavita – Fare riferimento alle Informazioni generali – Interruttore del cavo salvavita

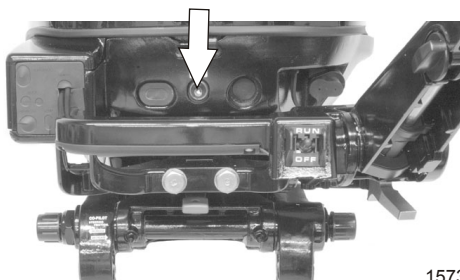
19791

Sistema di allarme

ALLARME ACUSTICO

Sui modelli dotati di telecomando, l'allarme acustico è situato all'interno del telecomando o è collegato alla chiavetta di avviamento. Sui modelli dotati di impugnatura della barra, l'allarme acustico è ubicato sulla calandra.

SPIA LUMINOSA

Spia luminosa – Si accende o lampeggia per avvertire di problemi con il sistema di allarme, indicati nella tabella seguente.

15732

FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA DI ALLARME

L'avvisatore acustico emette un segnale acustico continuo o brevi segnali intermittenti e la velocità del motore viene limitata. I segnali acustici aiutano l'operatore a identificare le seguenti situazioni.

Sistema di allarme				
Funzione	**Suono**	**Spia luminosa**	**Descrizione**	**Regime motore limitato a 2800 giri/min**
Avviamento	Un bip	per 5 secondi	Normale test di sistema	
Surriscaldamento motore	Continuo	Acceso	Surriscaldamento motore	X
Bassa pressione dell'olio	Continuo	Acceso	Bassa pressione dell'olio	X
Motore fuorigiri	Continuo	Acceso	Il regime del motore supera il numero massimo di giri/min consentito	
Temperatura dell'acqua o sensore di pressione assoluta fuori portata	Brevi segnali acustici intermittenti	Lampeggia	Regime motore limitato Rivolgersi al concessionario per assistenza	X

SURRISCALDAMENTO DEL MOTORE

Se il motore si surriscalda, ridurre immediatamente la velocità al minimo. Portare il fuoribordo in folle e controllare se dal foro indicatore della pompa dell’acqua fuoriesce un flusso continuo di acqua.

9647

Se non fuoriesce acqua dal foro indicatore della pompa dell’acqua o se il flusso è intermittente, spegnere il motore e controllare che i fori di ingresso dell’acqua di raffreddamento non siano ostruiti. Se non viene rilevata alcuna ostruzione, potrebbe trattarsi di un blocco dell’impianto di raffreddamento o di un guasto della pompa dell’acqua. In tal caso, occorre fare revisionare il fuoribordo dal proprio concessionario. Se il motore viene lasciato in funzione in condizioni di surriscaldamento, si può danneggiare.

Se dal foro indicatore della pompa dell'acqua fuoriesce un continuo flusso d'acqua, ma il motore continua a surriscaldarsi, rivolgersi al concessionario. Se il motore viene lasciato in funzione in condizioni di surriscaldamento, si può danneggiare.

NOTA: *se si l'imbarcazione è incagliata e il motore si surriscalda, spegnere il motore e lasciarlo raffreddare. In questo modo, prima che il motore cominci a surriscaldarsi di nuovo, sarà possibile farlo girare al minimo per un certo intervallo di tempo.*

BASSA PRESSIONE DELL'OLIO

Il sistema d'allarme si attiva se la pressione dell'olio si abbassa eccessivamente. Innanzitutto, spegnere il motore e controllare il livello dell’olio. Aggiungere olio se necessario. Se l'olio si trova al livello consigliato ma l'avvisatore acustico continua a suonare, rivolgersi al concessionario. Il regime motore verrà limitato ad un massimo di 2800 giri/min. Tuttavia, si consiglia di spegnerlo.

LIMITATORE GIRI MOTORE

Alcune delle cause del fuorigiri del motore sono:

- Ventilazione dell'elica.
- Elica con passo o diametro scorretto.
- Slittamento del mozzo dell'elica.
- Fuoribordo montato in posizione troppo elevata sullo specchio di poppa.
- Fuoribordo inclinato oltre la posizione verticale.
- Cavitazione dell'elica dovuta ad acque mosse o ad ostruzione nello scafo dell'imbarcazione.

Quando il limitatore di giri del motore viene attivato, la sincronizzazione del motore sarà momentaneamente ritardata per far diminuire la velocità del motore. Se la velocità del motore è eccessiva (superiore a 6300 giri/min.) i cilindri vengono disattivati per impedire il funzionamento del motore sopra tale limite.

Modelli con impugnatura della barra e inclinazione manuale elettrica

Modelli provvisti di un sistema di inclinazione elettrico che consente all'operatore di inclinare e bloccare il fuoribordo in qualsiasi posizione con facilità.

Questo sistema di inclinazione è stato concepito per regolare il fuoribordo quando è al minimo in folle o quando è spento.

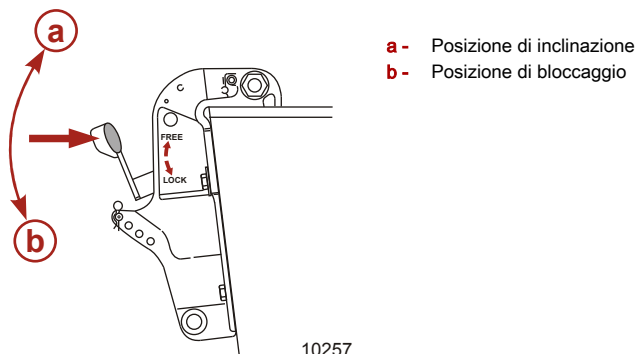
Prima di azionare il fuoribordo, occorre bloccarlo in posizione inclinata, portando la leva di bloccaggio dell'inclinazione nella posizione di blocco/marcia.

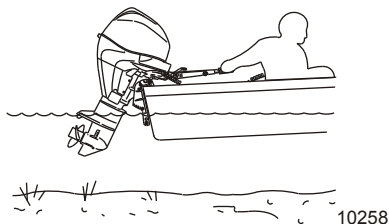
⚠ AVVERTENZA

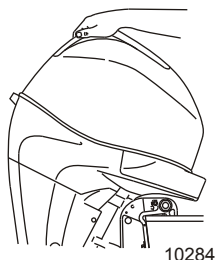
Prima del funzionamento, il fuoribordo deve essere bloccato in posizione di blocco/marcia. Il mancato bloccaggio del fuoribordo in posizione di blocco/marcia potrebbe causare un sollevamento dello stesso fuori dell'acqua durante la decelerazione o il funzionamento in retromarcia, con possibile perdita di controllo dell'imbarcazione ed eventuali infortuni gravi o mortali a persone e danni all'imbarcazione.

PROCEDURA DI INCLINAZIONE

Spostare la leva di fermo dell'inclinazione nella posizione libera. Inclinare il fuoribordo alla posizione desiderata e bloccarlo in posizione, riportando la leva di fermo dell'inclinazione nella posizione di blocco/marcia.

a - Posizione di inclinazione
b - Posizione di bloccaggio

FUNZIONAMENTO SU FONDALI BASSI

Durante la navigazione su fondali bassi, è possibile regolare il fuoribordo e bloccarlo a un angolo di inclinazione più alto. Procedere lentamente durante la regolazione dell'inclinazione per la navigazione su fondali bassi. Mantenere i fori di aspirazione dell'acqua di raffreddamento sommersi e controllare che vi sia uno scarico di acqua dal foro indicatore della pompa dell'acqua.

INCLINAZIONE DEL FUORIBORDO IN POSIZIONE DI MASSIMA ELEVAZIONE

1. Spegnere il motore. Spostare la leva di fermo dell'inclinazione nella posizione libera. Afferrare l'impugnatura della calandra superiore e sollevare il fuoribordo fino alla posizione di massima inclinazione in alto. Bloccare il fuoribordo in posizione portando la leva di fermo dell'inclinazione nella posizione di blocco.

2. Inserire la leva di supporto dell'inclinazione.
3. Abbassare il fuoribordo in modo che poggi sulla leva di supporto dell'inclinazione.

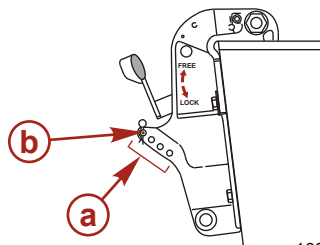
ABBASSAMENTO DEL FUORIBORDO IN POSIZIONE DI MARCIA

1. Spostare la leva di fermo dell'inclinazione nella posizione di inclinazione. Inclinare il fuoribordo leggermente verso l'alto ed innestare la leva di inclinazione. Abbassare il fuoribordo in posizione di marcia.

2. Spostare la leva di fermo dell'inclinazione nella posizione di blocco/marcia.

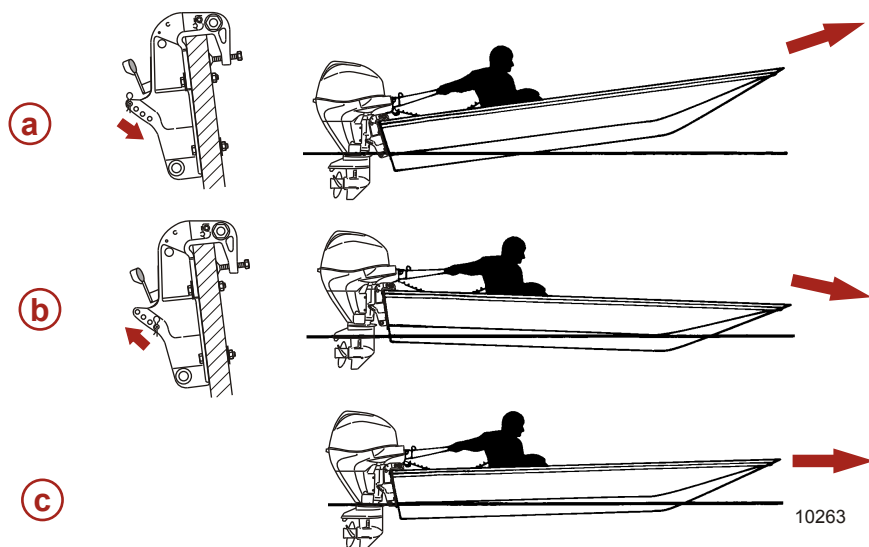
9703

REGOLAZIONE DELL'ANGOLO DI FUNZIONAMENTO

I supporti dello specchio di poppa sono dotati di cinque fori verticali per la regolazione dell'angolo di funzionamento del fuoribordo. Usare lo spinotto dell'inclinazione in dotazione per la regolazione nei quattro fori.

10290

a - Fori del supporto dello specchio di poppa
b - Perno di inclinazione

Regolare l'angolo di funzionamento del fuoribordo in modo che il fuoribordo sia perpendicolare all'acqua quando l'imbarcazione procede a regime massimo.

Disporre il carico e gli occupanti dell'imbarcazione in modo che il peso sia distribuito uniformemente.

a - Angolazione eccessiva (prua sollevata) – Regolare all'interno
b - Angolazione insufficiente (prua abbassata) – Regolare all'esterno
c - Angolazione corretta (prua leggermente sollevata)

NOTA: impostando la leva di fermo dell'inclinazione nella posizione blocco/marcia, il fuoribordo dovrfebbe bloccarsi contro lo spinotto di inclinazione.

Fare riferimento all'elenco seguente durante la regolazione dell'angolo di esercizio del fuoribordo.

Regolando il fuoribordo vicino allo specchio di poppa si possono causare le seguenti condizioni:

- Abbassamento della prua.
- Uscita più rapida dalla fase di planata, soprattutto a carico pesante o con carico pesante a poppa.
- Miglioramento generale della navigazione in acque agitate.
- Aumento della torsione o della trazione dello sterzo verso destra (con normale rotazione destrorsa dell'elica).
- Se la regolazione è eccessiva, in alcune imbarcazioni la prua si può abbassare al punto tale da provocare un'andatura con prua sommersa durante le planate. In condizioni di guida appruata, se si tenta di girare o si incontra un'onda di dimensioni significative, l'imbarcazione può virare improvvisamente a babordo o a tribordo.

Regolando il fuoribordo lontano dallo specchio di poppa si possono causare le seguenti condizioni:

- Sollevamento della prua oltre la linea di galleggiamento.
- Aumento generale della velocità massima.
- Aumento della distanza tra la carena ed eventuali oggetti sommersi o fondali bassi.
- Aumento della torsione e della trazione di sterzo a sinistra se il motore è installato ad altezza normale (con la normale rotazione destrorsa dell'elica).
- Una regolazione eccessiva può causare il delfinamento (sobbalzamento) o la ventilazione dell'elica.

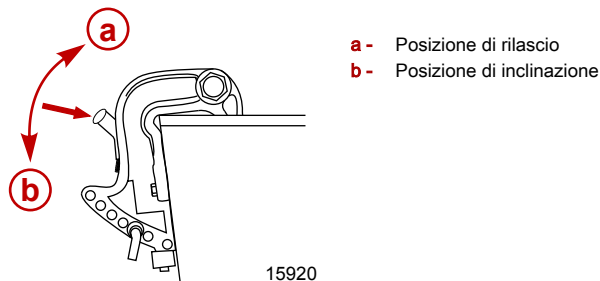
Modelli con impugnatura della barra con inclinazione manuale

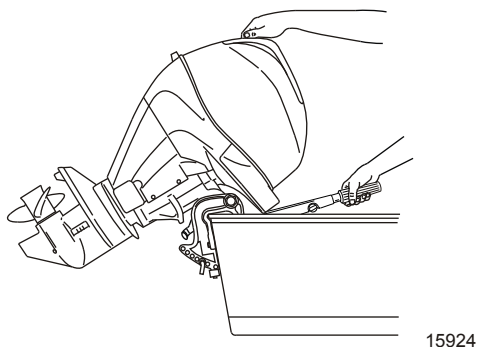
PROCEDURA DI INCLINAZIONE

Questa caratteristica consente di inclinare il fuoribordo ad un angolo tale da consentire il funzionamento in acque poco profonde, o di portare il fuoribordo in posizione completamente sollevata.

Con il motore in funzione, la leva dell'inclinazione deve trovarsi in posizione sbloccata. In tal modo il motore è in grado di tornare alla posizione di marcia, qualora urti un ostacolo sommerso e venga sollevato.

Spostando la leva dell'inclinazione in posizione inclinata, il motore si blocca in posizione di funzionamento in acque poco profonde o in posizione completamente sollevata.

a - Posizione di rilascio
b - Posizione di inclinazione

INCLINAZIONE DEL FUORIBORDO IN POSIZIONE COMPLETAMENTE SOLLEVATA

1. Spegnere il motore.
2. Inserire la marcia avanti.
3. Spostare la leva di fermo dell'inclinazione nella posizione di inclinazione.
4. Afferrare l'impugnatura della calandra superiore e sollevare completamente il motore, fino a quando non si blocca in posizione.

ABBASSAMENTO DEL FUORIBORDO IN POSIZIONE DI FUNZIONAMENTO

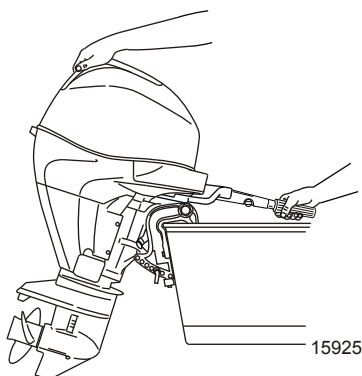
1. Spostare la leva di fermo dell'inclinazione nella posizione di sbloccaggio. Sollevare leggermente il motore in modo da sbloccaro e abbassarlo lentamente.

FUNZIONAMENTO SU FONDALI BASSI

Il dispositivo per fondali bassi di cui è dotato il fuoribordo consente di posizionare il fuoribordo a un angolo di inclinazione più alto per evitare di urtare la carena.

IMPORTANTE: prima di inclinare il fuoribordo in posizione per fondali bassi, ridurre il regime al minimo e inserire la marcia avanti.

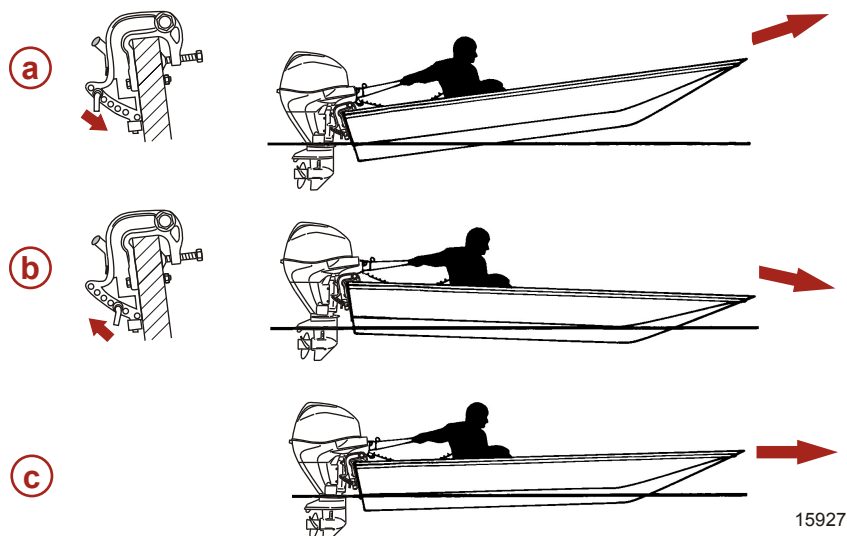
IMPORTANTE: quando il fuoribordo si trova nella posizione di navigazione in acque poco profonde, non innestare la retromarcia. Azionare il fuoribordo a bassa velocità e mantenere sempre sommerso l'ingresso dell'acqua di raffreddamento.

1. Ridurre la velocità del motore al minimo.
2. Innestare la marcia avanti.
3. Spostare la leva di fermo dell'inclinazione nella posizione di inclinazione.
4. Afferrare l'impugnatura della calandra superiore e sollevare completamente il motore, fino a quando non si blocca in posizione di funzionamento in fondali bassi.
5. Per sbloccare il motore dalla posizione in fondali bassi, portare la leva dell'inclinazione in posizione di sbloccaggio, sollevare leggermente il motore e abbassarlo lentamente.

IMPOSTAZIONE DELL'ANGOLO DI FUNZIONAMENTO DEL FUORIBORDO

L'angolo di funzionamento verticale del fuoribordo viene regolato cambiando la posizione della leva di inclinazione e inserendola in uno dei sei fori di regolazione. La regolazione corretta consente all'imbarcazione di ottenere le massime prestazioni, di procedere in modo stabile e di ridurre al minimo lo sforzo di sterzo.

NOTA: fare riferimento all'elenco seguente durante la regolazione dell'angolo di esercizio del fuoribordo.

La spina di inclinazione deve essere regolata in modo che il fuoribordo funzioni perpendicolarmente alla superficie dell'acqua quando l'imbarcazione funziona a velocità sostenuta. Ciò permette di guidare l'imbarcazione parallelamente all'acqua.

Disporre il carico e gli occupanti dell'imbarcazione in modo che il peso sia distribuito uniformemente.

a - Angolazione eccessiva (poppa in basso – prua in alto)
b - Angolazione insufficiente (poppa in alto– prua in basso)
c - Angolazione corretta (prua leggermente sollevata)

Fare riferimento all'elenco seguente durante la regolazione dell'angolo di esercizio del fuoribordo.

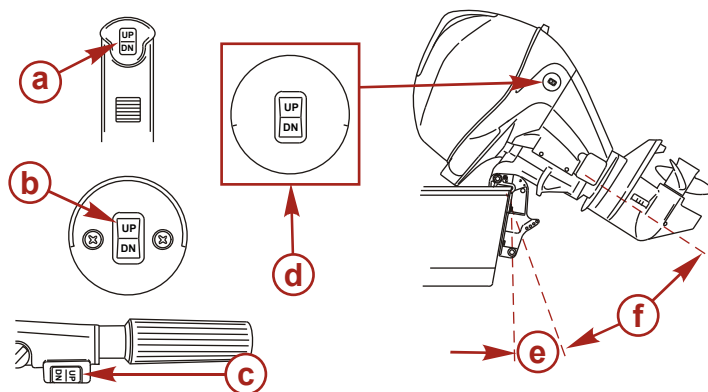
Regolando il fuoribordo vicino allo specchio di poppa si possono causare le seguenti condizioni:

- Abbassamento della prua.
- Uscita più rapida dalla fase di planata, soprattutto a carico pesante o con carico pesante a poppa.
- Miglioramento generale della navigazione in acque agitate.
- Aumento della torsione o della trazione dello sterzo verso destra (con normale rotazione destrorsa dell'elica).
- Se la regolazione è eccessiva, in alcune imbarcazioni la prua si può abbassare al punto tale da provocare un'andatura con prua sommersa durante le planate. In condizioni di guida appruata, se si tenta di girare o si incontra un'onda di dimensioni significative, l'imbarcazione può virare improvvisamente a babordo o a tribordo.

Regolando il fuoribordo lontano dallo specchio di poppa si possono causare le seguenti condizioni:

- Sollevamento della prua oltre la linea di galleggiamento.
- Aumento generale della velocità massima.
- Aumento della distanza tra la carena ed eventuali oggetti sommersi o fondali bassi.
- Aumento della torsione e della trazione di sterzo a sinistra se il motore è installato ad altezza normale (con la normale rotazione destrorsa dell'elica).
- Una regolazione eccessiva può causare il delfinamento (sobbalzamento) o la ventilazione dell'elica.

Power Trim e inclinazione (se in dotazione)

Questo fuoribordo è dotato di un sistema di controllo dell'assetto/inclinazione denominato Power Trim che consente all'operatore di regolare con facilità la posizione del fuoribordo premendo l'interruttore dell'assetto. Se il fuoribordo viene avvicinato allo specchio di poppa, l'assetto viene definito in dentro o in basso; se il fuoribordo viene allontanato dallo specchio di poppa, l'assetto è definito in fuori o in alto. Il termine "assetto" si riferisce in genere alla regolazione del fuoribordo entro i primi 20° della corsa. Questa gamma è usata solitamente durante le planate. Il termine "inclinazione" è usato di solito per il sollevamento del fuoribordo fuori dell'acqua. Il fuoribordo può essere inclinato oltre la linea di galleggiamento quando è spento. Anche a regime minimo il fuoribordo può venire inclinato oltre la gamma di assetto per consentire, per esempio, l'utilizzo in acque poco profonde.

- **a -** Interruttore dell'assetto sul telecomando
- **b -** Interruttore dell'assetto montato su pannello
- **c -** Interruttore dell'assetto sull'impugnatura della barra
- **d -** Interruttore dell'assetto montato su calandra (opzionale)
- **e -** Gamma di assetto
- **f -** Gamma di inclinazione

FUNZIONAMENTO DEL POWER TRIM

In genere, con la maggior parte delle imbarcazioni risulta sufficiente far funzionare l'impianto alla gamma d'assetto intermedia. Tuttavia, per poter sfruttare al massimo le capacità d'assetto, occorre a volte assettare completamente il fuoribordo sia verso l'interno che verso l'esterno. Oltre a ottenere migliori delle prestazioni, l'operatore è più consapevole dei possibili rischi durante il comando.

Il rischio più importante durante la guida è quello dato dalla trazione o dalla torsione percepita al timone o alla maniglia della barra. Una torsione di sterzo eccessiva può verificarsi quando il fuoribordo non è assettato in modo che l'albero dell'elica sia parallelo alla superficie dell'acqua.

⚠ AVVERTENZA

pericolo di infortuni gravi o mortali. Se l'assetto del fuoribordo verso l'interno o l'esterno viene effettuato oltre le condizioni di sterzo neutre, può capitare che il timone o la maniglia della barra subiscano una trazione verso una direzione particolare. Se il timone o la maniglia non vengono impugnati saldamente in condizioni simili, si corre il rischio di perdere il controllo dell'imbarcazione. L'imbarcazione può pertanto sbandare o eseguire una virata molta stretta che, se improvvisa, può sbalzare gli occupanti dai propri posti o addirittura fuori dall'imbarcazione.

Tenere conto dei rischi riportati di seguito.

1. La regolazione dell'assetto verso l'interno o verso il basso può provocare quanto segue:
   - Abbassamento della prua.
   - Uscita più rapida dalla fase di planata, soprattutto a carico pesante o con carico pesante a poppa.
   - Miglioramento generale della navigazione in acque mosse.
   - Aumento della torsione o della trazione dello sterzo verso destra (con normale rotazione destrorsa dell’elica).
   - Se la regolazione è eccessiva, in alcune imbarcazioni la prua si può abbassare al punto tale da provocare un’andatura appruata con prua sommersa durante le planate. In condizioni di guida appruata, se si tenta di girare o si incontra un’onda di dimensioni significative, l’imbarcazione può virare improvvisamente a babordo o a tribordo.

⚠ AVVERTENZA
pericolo di infortuni gravi o mortali. Durante le planate, portare subito il fuoribordo in una posizione d'assetto intermedio, onde evitare il possibile catapultamento. Se durante le planate il fuoribordo ha un assetto estremo e il timone o la maniglia della barra subiscono una trazione, non cercare di virare l'imbarcazione.

   - In circostanze rare, il proprietario potrebbe optare per limitare l'assetto verso l'interno. Ciò è possibile riposizionando il perno del fermo di inclinazione in uno qualsiasi dei fori di regolazione del supporto dello specchio di poppa.
2. La regolazione dell'assetto all’esterno o verso l'alto può provocare quanto segue:
   - Sollevamento della prua ben oltre la linea di galleggiamento.
   - Aumento generale del regime massimo.
   - Aumento della distanza tra la carena ed eventuali oggetti sommersi o fondali bassi.
   - Aumento della torsione e della trazione di sterzo a sinistra se il motore è installato ad altezza normale (con la normale rotazione destrorsa dell’elica).
   - Una regolazione eccessiva può causare il delfinamento (sobbalzamento) o la ventilazione dell’elica.
   - Se i fori di ingresso dell'acqua di raffreddamento si trovano sopra la linea di galleggiamento, può verificarsi il surriscaldamento del motore.

FUNZIONAMENTO DELL'INCLINAZIONE

Per inclinare il fuoribordo, spegnere il motore e premere l’interruttore di assetto/inclinazione o l’interruttore di inclinazione ausiliario fino a portare il fuoribordo in posizione sollevata. Il motore continua a sollevarsi fino a quando non viene rilasciato l’interruttore o fino a quando non raggiunge la posizione di massima inclinazione.

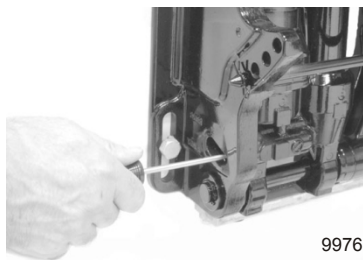
1. Inserire la leva del supporto dell'inclinazione ruotandola verso il basso.
2. Abbassare il fuoribordo in modo che poggi sulla leva di supporto dell’inclinazione.
3. Disinnestare la leva di supporto inclinazione sollevando leggermente il fuoribordo e sbloccando la leva. Abbassare il fuoribordo.

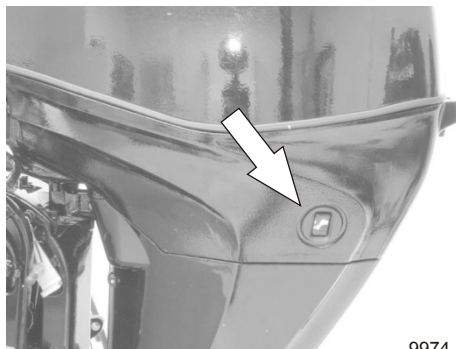
9703

INCLINAZIONE MANUALE

Se non si riesce a inclinare il fuoribordo usando l'interruttore di assetto/inclinazione, lo si può inclinare manualmente.

NOTA: la valvola di inclinazione manuale deve essere serrata prima di mettere in funzione il fuoribordo, per impedire che questo si inclini verso l'alto durante la navigazione in retromarcia.

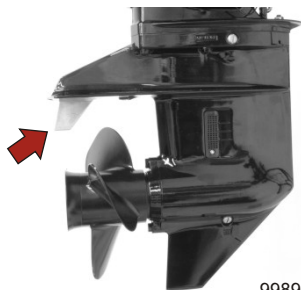
1. Ruotare la valvola di inclinazione manuale di 3 giri (in senso antiorario). In questo modo è possibile inclinare manualmente il fuoribordo. Inclinare il fuoribordo nella posizione desiderata e serrare la valvola di inclinazione manuale.

INTERRUTTORE DI INCLINAZIONE AUSILIARIO

L'interruttore di inclinazione ausiliario viene usato per inclinare il fuoribordo verso l'alto o il basso tramite l'impianto di Power Trim.

FUNZIONAMENTO IN FONDALI BASSI

Quando l'imbarcazione viene usata in acque poco profonde, è possibile inclinare il fuoribordo oltre la gamma minima dell'assetto, per evitare di urtare il fondale.

1. Ridurre il regime motore sotto i 2000 giri/min.
2. Inclinare il fuoribordo verso l'alto. Controllare che i fori di immissione dell'acqua siano sempre sommersi.
3. Azionare il motore esclusivamente a regime minimo.

Regolazione del correttore di assetto

La torsione di sterzo dell’elica può conferire all’imbarcazione la tendenza a virare in una direzione. Questa torsione di sterzo è una condizione normale che può verificarsi quando il fuoribordo non è assettato in modo che l’albero dell’elica sia parallelo alla superficie dell’acqua. In molti casi il correttore di assetto può equilibrare una torsione di sterzo eccessiva, in quanto può essere regolato entro certi limiti al fine di ridurre eventuali scompensi.

NOTA: *la regolazione del correttore di assetto avrà un effetto minimo sulla coppia di sterzo se il fuoribordo è installato con la piastra antiventilazione a circa50 mm (2 in.) o a una distanza superiore, sopra la parte inferiore dell'imbarcazione.*

MODELLI SPROVVISTI DI POWER TRIM

Far funzionare l'imbarcazione alla normale velocità di crociera, e in base all'assetto desiderato, installando la spina di inclinazione nel foro relativo desiderato. Far virare l’imbarcazione a sinistra e a destra e osservare in quale direzione vira più facilmente.

Se occorre eseguire una regolazione, allentare il bullone del correttore di assetto ed effettuare una regolazione alla volta. Se l’imbarcazione vira più facilmente a sinistra, spostare il bordo posteriore del correttore di assetto verso sinistra. Se l’imbarcazione vira più facilmente a destra, spostare il bordo posteriore del correttore di assetto verso destra. Serrare nuovamente il bullone ed eseguire un'altra verifica.

MODELLI CON POWER TRIM

Far funzionare l'imbarcazione a normale velocità di crociera e con l'assetto desiderato. Far virare l’imbarcazione a sinistra e a destra e osservare in quale direzione vira più facilmente.

Se occorre eseguire una regolazione, allentare il bullone del correttore di assetto ed effettuare una regolazione alla volta. Se l’imbarcazione vira più facilmente a sinistra, spostare il bordo posteriore del correttore di assetto verso sinistra. Se l’imbarcazione vira più facilmente a destra, spostare il bordo posteriore del correttore di assetto verso destra. Serrare nuovamente il bullone ed eseguire un'altra verifica.

FUNZIONAMENTO

Lista di controllo preavviamento

- Il timoniere deve conoscere tutte le procedure di funzionamento, di navigazione e di sicurezza.
- Sono disponibili e facilmente accessibili mezzi di galleggiamento personale omologati di taglia adeguata per ciascun passeggero a bordo dell'imbarcazione (è previsto dalla legge).
- È presente a bordo un salvagente a ciambella o un cuscinetto galleggiante adatto a essere lanciato a una persona in acqua.
- L'operatore deve conoscere la capacità massima di carico dell'imbarcazione. Controllare la targhetta della capacità dell'imbarcazione.
- La quantità di combustibile nei serbatoio deve essere adeguata.
- Disporre i passeggeri e il carico sull'imbarcazione in modo che il peso sia distribuito in modo uniforme e che tutti siano seduti sugli appositi sedili.
- Informare almeno una persona sulla destinazione e la data/ora prevista per il rientro.
- È illegale governare un'imbarcazione sotto l'effetto di alcool o di sostanze stupefacenti.
- L'operatore deve conoscere le caratteristiche dell'area in cui intende navigare (maree, correnti, banchi di sabbia, scogli e altri pericoli).
- Eseguire i controlli elencati in **Manutenzione – Ispezione e programma di manutenzione.**

Utilizzo a temperature prossime o inferiori allo zero

Se viene usato o è ormeggiato a temperature prossime o inferiori allo zero, il fuoribordo deve rimanere sempre inclinato verso il basso in modo che la scatola ingranaggi sia immersa nell'acqua, per prevenire che l'acqua bloccata nella scatola ingranaggi geli, con conseguente rischio di danni alla pompa dell'acqua e ad altri componenti.

In caso di rischio che sulla superficie dell'acqua si formi ghiaccio, rimuovere il fuoribordo e scaricare tutta l'acqua presente al suo interno. Se all'interno dell'alloggiamento dell'albero di trasmissione del fuoribordo si forma ghiaccio al livello dell’acqua, il flusso dell'acqua al motore si blocca, con conseguente rischio di danni.

Utilizzo in acqua di mare o in acqua inquinata

Si consiglia di irrigare i passaggi interni dell'acqua nel fuoribordo con acqua dolce dopo ogni uso in acqua di mare o inquinata per prevenire l'accumulo di depositi che potrebbero ostruire i passaggi. Fare riferimento a **Manutenzione – Lavaggio dell'impianto di raffreddamento**.

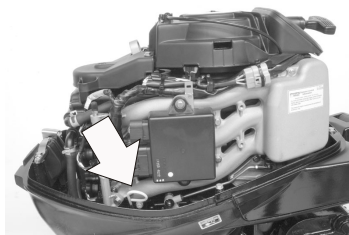
Se l'imbarcazione è ormeggiata in acqua, inclinare sempre il fuoribordo in modo che la scatola ingranaggi rimanga completamente fuori dall'acqua quando il motore non è in uso (tranne a temperature prossime o inferiori allo zero).

Dopo ogni utilizzo lavare la parte esterna del fuoribordo e risciacquare la bocca dello scarico dell'elica e la scatola ingranaggi con acqua dolce. Una volta al mese spruzzare l'anticorrosivo Mercury Precision o Quicksilver Corrosion Guard sulle superfici metalliche esterne. Non spruzzare sugli anodi sacrificali in quanto ciò ne riduce l'efficacia.

Istruzioni preliminari

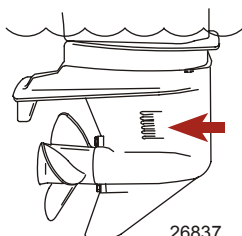
1. Collegare la tubazione d'alimentazione del serbatoio ausiliario al fuoribordo. Assicurarsi che il connettore sia posizionato correttamente.

9600

2. Controllare il livello dell'olio motore.

9601

⚠ ATTENZIONE

Non avviare né condurre il fuoribordo (anche soltanto temporaneamente) se non circola acqua attraverso tutti i fori di ingresso dell'acqua di raffreddamento nella scatola ingranaggi, altrimenti si potrebbe danneggiare la pompa dell'acqua (per funzionamento a secco) e si potrebbe surriscaldare il motore.

3. Assicurarsi che l'ingresso dell'acqua di raffreddamento sia sommerso.

26837

Procedura di rodaggio del motore

IMPORTANTE: se le procedure di rodaggio del motore non vengono rispettate, è possibile che il motore non offra prestazioni ottimali per tutta la durata del ciclo utile e che riporti danni. Attenersi sempre alle procedure di rodaggio.

1. Durante la prima ora di funzionamento far girare il motore a vari regimi senza superare i 3500 giri/min. o al regime intermedio.
2. Durante la seconda ora fare girare il motore a diverse impostazioni di regime senza superare i 4500 giri/min., ossia tre quarti del regime massimo, e portarlo a regime massimo per circa un minuto ogni dieci minuti.
3. Per le successive otto ore di funzionamento non tenere il motore a regime massimo per più di cinque minuti consecutivi.

Avviamento del motore - Modelli dotati di telecomando

Prima dell'avviamento leggere **Lista di controllo di preavviamento**, **Istruzioni di preavviamento** e **Procedura di rodaggio del motore** nella sezione **Funzionamento**.

AVVISO
Se l'acqua di raffreddamento non è sufficiente, il motore, la pompa dell'acqua e altri componenti si surriscaldano e rischiano di danneggiarsi. Fornire sempre una quantità sufficiente di acqua alle prese dell'acqua durante l'utilizzo.

NOTA: *se il fuoribordo è stato in rimessaggio per un lungo periodo di tempo o il combustibile è stato completamente esaurito, sono necessari più tentativi di avviamento per disaerare l'impianto di alimentazione del combustibile.*

1. Su serbatoi del combustibile a sfiato manuale, aprire la vite di sfiato del serbatoio del combustibile (sul tappo di rabbocco).

19748

2. Posizionare la pompetta di adescamento del tubo di alimentazione del combustibile in modo che la freccia sul lato della pompetta sia rivolta verso l'alto. Premere la pompetta di adescamento più volte fino a quando non si irrigidisce.

27348

IMPORTANTE: per evitare che il motore si ingolfi, non premere la pompetta di adescamento dopo che il motore si è riscaldato.

3. Portare l'interruttore del cavo salvavita in posizione "RUN" (Marcia). Fare riferimento a **Informazioni generali - Interruttore del cavo salvavita**.

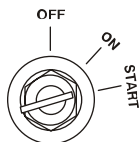
19791

4. Portare il fuoribordo in posizione di folle ("N").

26838

5. Portare il dispositivo di erogazione gas in folle per il motorino di avviamento in posizione completamente chiusa.

***NOTA:** avvio di un motore ingolfato: fare avanzare il dispositivo di erogazione gas in folle per il motorino di avviamento in posizione di regime massimo a vuoto e continuare a tentare di avviare il motore. Ridurre immediatamente il regime non appena il motore si avvia.*

6. Portare la chiavetta di avviamento in posizione "START" (Avvio). Se il motore non si avvia entro dieci secondi, riportare la chiavetta in posizione "ON" (Acceso), attendere 30 secondi e riprovare.

19804

7. Dopo l'avviamento del motore, controllare che dal foro indicatore della pompa dell'acqua fuoriesca un flusso costante di acqua.

9647

IMPORTANTE: se dal foro indicatore della pompa dell'acqua non fuoriesce acqua, spegnere il motore e verificare che la presa di aspirazione dell'acqua di raffreddamento non sia ostruita. Se non sono presenti ostruzioni, è possibile che la pompa dell'acqua sia guasta oppure che l'impianto di raffreddamento sia ostruito. Queste condizioni causano il surriscaldamento del motore. Far controllare il fuoribordo dal concessionario. L'utilizzo del motore quando è surriscaldato può provocare gravi danni al motore.

RISCALDAMENTO DEL MOTORE

Prima dell'utilizzo far riscaldare il motore a regime minimo per tre minuti.

Avviamento del motore - Modelli dotati di impugnatura della barra

Prima dell'avviamento leggere **Lista di controllo di preavviamento**, **Istruzioni di preavviamento** e **Procedura di rodaggio del motore** nella sezione **Funzionamento**.

AVVISO
Se l'acqua di raffreddamento non è sufficiente, il motore, la pompa dell'acqua e altri componenti si surriscaldano e rischiano di danneggiarsi. Fornire sempre una quantità sufficiente di acqua alle prese dell'acqua durante l'utilizzo.

NOTA: *se il fuoribordo è stato in rimessaggio per un lungo periodo di tempo o il combustibile è stato completamente esaurito, sono necessari più tentativi di avviamento per disaerare l'impianto di alimentazione del combustibile.*

1. Su serbatoi del combustibile a sfiato manuale, aprire la vite di sfiato del serbatoio del combustibile (sul tappo di rabbocco).

19748

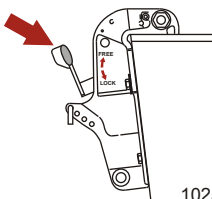
2. Posizionare la pompetta di adescamento del tubo di alimentazione del combustibile in modo che la freccia sul lato della pompetta sia rivolta verso l'alto. Premere la pompetta di adescamento più volte fino a quando non si irrigidisce.

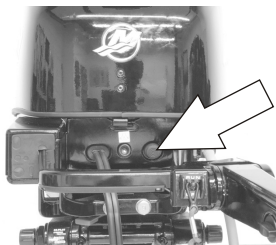
27348

IMPORTANTE: per evitare che il motore si ingolfi, non premere la pompetta di adescamento dopo che il motore si è riscaldato.

3. Portare l'interruttore del cavo salvavita in posizione "RUN" (Marcia). Fare riferimento a **Informazioni generali - Interruttore del cavo salvavita**.

4. Portare l'impugnatura della barra in posizione di avvio in folle.

5. Modelli con inclinazione a gas - Portare la leva di fermo dell'inclinazione in posizione di bloccaggio.

6. Modelli ad avviamento manuale - Tirare lentamente la cordicella del motorino di avviamento finché il motorino si innesta, quindi tirare la cordicella con un movimento rapido per avviare il motore. Lasciare riavvolgere lentamente la cordicella del motorino di avviamento. Ripetere la procedura fino a quando il motore non si avvia.

7. Modelli ad avviamento elettrico - Premere il pulsante del motorino di avviamento e avviare il motore. Rilasciare il pulsante non appena il motore si avvia. Non azionare il motorino di avviamento per oltre dieci secondi alla volta. Se il motore non si avvia entro dieci secondi, attendere 30 secondi e riprovare.

10187

8. Controllare che dal foro indicatore della pompa dell'acqua fuoriesca un flusso costante di acqua.

9647

IMPORTANTE: se dal foro indicatore della pompa dell'acqua non fuoriesce acqua, spegnere il motore e verificare che la presa di aspirazione dell'acqua di raffreddamento non sia ostruita. Se non sono presenti ostruzioni, è possibile che la pompa dell'acqua sia guasta oppure che l'impianto di raffreddamento sia ostruito. Queste condizioni causano il surriscaldamento del motore. Far controllare il fuoribordo dal concessionario. L'utilizzo del motore quando è surriscaldato può provocare gravi danni al motore.

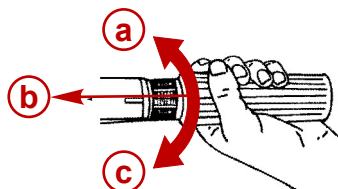
RISCALDAMENTO DEL MOTORE

Prima dell'utilizzo far riscaldare il motore a regime minimo per tre minuti.

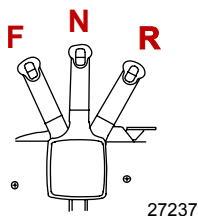
Cambio di marcia

IMPORTANTE: osservare le seguenti cautele:

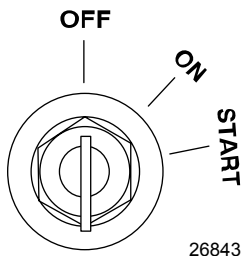
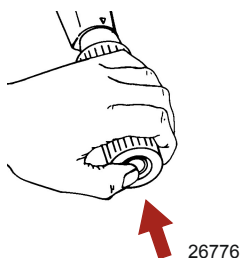
- **Non innestare la marcia se il motore non gira a regime minimo.**
- **Non inserire la retromarcia se il motore è fermo.**

- Il motore fuoribordo è provvisto di tre posizioni di marcia: marcia avanti (F), folle (N) e retromarcia (R).
- **Modelli dotati di maniglia della barra** : prima del cambio di marcia, ridurre il regime del motore al minimo.

28595

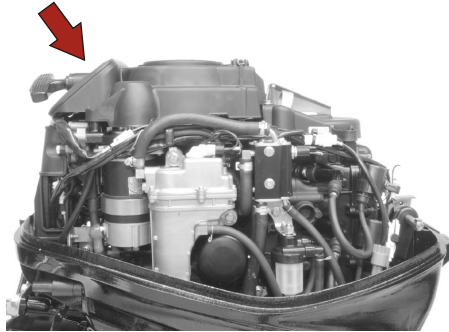
a - (R) retromarcia
b - (N) folle
c - (F) marcia avanti

- **Modelli dotati di telecomando** : durante il cambio da una marcia all'altra, portare il comando in folle e attendere che il regime ritorni al minimo.

- Innestare sempre la marcia con un movimento rapido.
- Dopo aver innestato la marcia, far avanzare la leva del telecomando o ruotare la manetta del gas (nei modelli dotati di maniglia della barra) per aumentare la velocità.

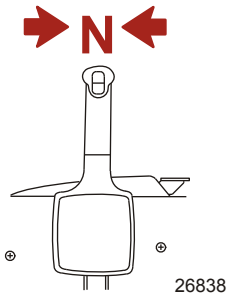
Spegnimento del motore

1. **Modelli con telecomando** - Ridurre la velocità del motore e portare il fuoribordo in folle. Portare la chiave di accensione alla posizione OFF.

2. **Modelli dotati di barra del timone** - Ridurre la velocità del motore e portate il motore in folle. Premere il pulsante di arresto motore o portare la chiave di accensione nella posizione OFF (SPENTO).

Avviamento di emergenza

Se il motorino di avviamento si guasta, utilizzare la cordicella del motorino di avviamento di emergenza (in dotazione) e attenersi alla procedura seguente.

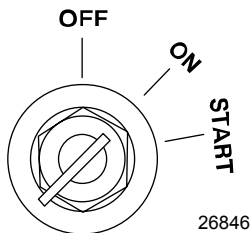
1. Rimuovere la cuffia coprivolano o il gruppo del motorino di avviamento manuale.

10004

2. Portare il fuoribordo in folle (N).

26838 10051

⚠ AVVERTENZA

Quando si usa la cordicella del motorino di avviamento di emergenza, l'interruttore di sicurezza che impedisce l'avviamento del motore a marcia innestata non funziona. Per impedire che il fuoribordo si avvii a marcia innestata, occorre quindi inserire la folle. Qualsiasi accelerazione improvvisa potrebbe causare infortuni gravi o mortali.

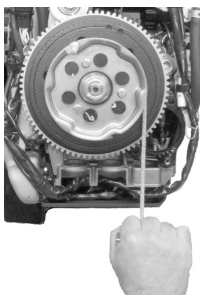
3. Modelli ad avviamento elettrico – Portare la chiavetta di avviamento su "ON" (ACCESO).

26846

⚠ AVVERTENZA

Per evitare scosse elettriche, non toccare alcun componente dell'accensione, il cablaggio e il filo della candela durante l'avviamento del motore o quando il motore è in funzione.

⚠ AVVERTENZA

Il volano in movimento senza cuffia può causare gravi infortuni. Durante l'avviamento e il funzionamento del motore, tenere mani, capelli, indumenti, attrezzi e altri oggetti a distanza dal motore. Non reinstallare il coperchio del volano o la calandra superiore quando il motore è in funzione.

4. Inserire il nodo della cordicella del motorino di avviamento nella tacca del volano e avvolgere la cordicella attorno al volano in senso orario.
5. Avviare il motore tirando la cordicella del motorino di avviamento.

10006

MANUTENZIONE

Cura del fuoribordo

Per mantenere il fuoribordo nelle migliori condizioni operative è importate eseguire i controlli periodici e gli interventi di manutenzione indicati in **Ispezione e programma di manutenzione**. Si consiglia vivamente di sottoporre il motore a tutti gli interventi di manutenzione indicati per garantire la sicurezza dell'operatore e dei passeggeri e per mantenere il motore in condizioni affidabili.

Annotare l'intervento di manutenzione eseguito nel **Registro di manutenzione** alla fine del presente manuale. Conservare tutte le fatture e le ricevute pertinenti.

SELEZIONE DEI PEZZI DI RICAMBIO PER IL FUORIBORDO

Si consiglia di utilizzare pezzi di ricambio originali Mercury Precision o Quicksilver e lubrificanti originali.

Emissioni EPA

ETICHETTA DI CERTIFICAZIONE DELLE EMISSIONI

Al momento della fabbricazione, su ogni motore viene applicata un'etichetta di certificazione su cui sono indicati i livelli delle emissioni e le specifiche del motore.

- a - Regime minimo
- b - Potenza del motore
- c - Cilindrata
- d - Data di fabbricazione
- e - Gioco delle valvole (se pertinente)
- f - Numero della linea del prodotto
- g - Emissioni massime per la linea di motori
- h - Specifiche della messa in fase
- i - Candela e distanza tra gli elettrodi consigliate

RESPONSABILITÀ DEL PROPRIETARIO

Il proprietario/operatore è tenuto a far eseguire sul motore gli interventi di assistenza ordinaria necessari per mantenere i livelli delle emissioni entro gli standard di certificazione previsti.

Il proprietario/operatore non può apportare alcuna modifica al motore che ne alteri la potenza o che porti i livelli delle emissioni oltre i limiti specificati dal produttore.

Ispezione e programma di manutenzione

PRIMA DELL'USO

- Controllare il livello dell'olio motore. Fare riferimento a **Combustibile e olio - Controllo e rabbocco dell'olio motore**.
- Verificare che l'interruttore del cavo salvavita funzioni correttamente.

- Controllare visivamente che l'impianto di alimentazione del combustibile non sia deteriorato e non presenti perdite.
- Controllare che il fuoribordo sia saldamente fissato allo specchio di poppa.
- Verificare che i componenti dell'impianto dello sterzo non siano grippati o allentati.
- Controllare visivamente che i dispositivi di fissaggio dell'asta di collegamento dello sterzo siano ben serrati. Fare riferimento a **Dispositivi di fissaggio dell'asta di collegamento dello sterzo**.
- Verificare che le pale dell'elica non siano danneggiate.

DOPO L'USO

- Lavare l'impianto di raffreddamento del fuoribordo dopo l'uso in acqua di mare o inquinata. Fare riferimento a **Lavaggio dell'impianto di raffreddamento**.
- Dopo l'uso in acqua di mare eliminare tutti i depositi di sale e sciacquare la bocca di scarico dell'elica e la scatola ingranaggi con acqua pulita.

OGNI 100 ORE DI FUNZIONAMENTO O UNA VOLTA ALL'ANNO, A SECONDA DELL'INTERVALLO CHE TRASCORRE PER PRIMO

- Lubrificare tutti i punti di lubrificazione. Lubrificare con maggiore frequenza se il motore viene usato in acqua di mare. Fare riferimento a **Punti di lubrificazione**.
- Cambiare l'olio motore e sostituire il filtro dell'olio. L'olio deve essere cambiato con maggior frequenza se il motore viene utilizzato in condizioni difficili, per esempio per la pesca alla traina per periodi di tempo prolungati. Fare riferimento a **Cambio dell'olio motore**.
- Sostituire le candele dopo le prime 100 ore o dopo il primo anno di utilizzo. In seguito ispezionare le candele ogni 100 ore di utilizzo o una volta l'anno. Sostituire le candele quando necessario. Fare riferimento a **Ispezione e sostituzione delle candele**.
- Controllare che la molla del termostato non sia corrosa o rotta. Verificare che il termostato si chiuda completamente a temperatura ambiente.[1.]
- Controllare che nel filtro del combustibile a bassa pressione non siano presenti sostanze contaminanti. Fare riferimento a **Impianto di alimentazione del combustibile**.
- Sostituire il filtro del combustibile ad alta pressione.[1.]
- Controllare la messa in fase del motore.[1.]
- Controllare che gli anodi sacrificali non siano corrosi. Eseguire controlli con maggiore frequenza se il motore viene usato in acqua di mare. Fare riferimento a **Anodo sacrificale**.
- Scaricare e cambiare il lubrificante della scatola ingranaggi. Fare riferimento a **Lubrificazione della scatola ingranaggi**.
- Lubrificare le scanalature dell'albero di trasmissione.[1.]
- Controllare e regolare il gioco delle valvole, se necessario.[1.]
- Controllare il fluido del Power Trim. Fare riferimento a **Controllo del fluido del Power Trim**.
- Ispezionare la batteria. Fare riferimento a **Ispezione della batteria**.
- Controllare che il cavo di comando sia regolato correttamente.[1.]
- Ispezionare la cinghia dentata. Fare riferimento a **Ispezione della cinghia dentata**.
- Controllare che i bulloni, i dadi e gli altri dispositivi di fissaggio siano saldamente serrati.
- Controllare che le tenute della calandra siano integre e che non presentino danni.
- Controllare che il silenziatore in poliuretano espanso interno della calandra (se in dotazione) sia integro e che non presenti danni.
- Controllare che la marmitta della presa dell'aria (se in dotazione) sia in posizione.
- Controllare che il silenziatore dello sfiato del minimo (se in dotazione) sia in posizione.

1. La manutenzione di questi componenti deve essere eseguita da un concessionario autorizzato.

- Controllare che le fascette stringitubo e i manicotti di gomma (se in dotazione) sul gruppo della presa d'aria non siano allentati.

OGNI 300 ORE DI FUNZIONAMENTO O UNA VOLTA OGNI TRE ANNI

- Sostituire la girante della pompa dell'acqua (sostituirla più spesso in caso di surriscaldamento o qualora si noti una diminuzione della pressione dell'acqua).[1.]

PRIMA DEL RIMESSAGGIO

- Per la procedura di rimessaggio fare riferimento alla sezione **Rimessaggio** .

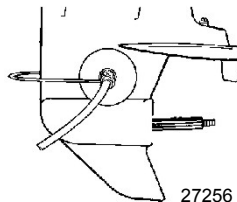
Lavaggio dell'impianto di raffreddamento

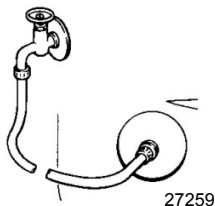
Lavare i passaggi interni del fuoribordo con acqua dolce dopo ogni uso in acqua salata, inquinata o melmosa per impedire l'accumulo di depositi che potrebbero ostruire i passaggi interni dell'acqua.

Usare un dispositivo di lavaggio Mercury Precision o Quicksilver (o di tipo equivalente).

IMPORTANTE: per aprire il termostato e far circolare l'acqua attraverso i passaggi dell'acqua, il motore deve essere in funzione durante il lavaggio.

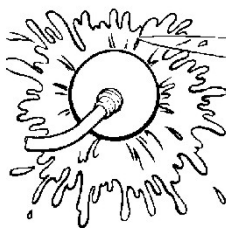
⚠ AVVERTENZA
Per evitare eventuali infortuni, rimuovere l'elica durante il lavaggio. Fare riferimento a Sostituzione dell'elica.

1. Rimuovere l'elica. Fare riferimento a **Sostituzione dell'elica**. Collocare il dispositivo di lavaggio in modo che le coppe di gomma aderiscano all'ingresso dell'acqua di raffreddamento.

Dispositivo di lavaggio	91-44357Q 2
9192	Da fissare agli ingressi per l'acqua per il collegamento alla sorgente di acqua dolce per il lavaggio dell'impianto di raffreddamento o durante l'uso del motore.

2. Collegare un tubo per l'acqua al dispositivo di lavaggio. Aprire il rubinetto e regolare il flusso in modo che l'acqua fuoriesca attorno le coppe di gomma per garantire che al motore venga erogata una quantità adeguata di acqua di raffreddamento.

27259

3. Avviare il motore e farlo girare al minimo in folle.

IMPORTANTE: non far girare il motore a regime superiore al minimo durante il lavaggio.

4. Regolare il flusso dell'acqua (se necessario) in modo che l'acqua in eccesso continui a fuoriuscire dalle coppe di gomma per garantire che al motore venga erogata una quantità adeguata di acqua di raffreddamento.

27260

5. Controllare che dal foro indicatore della pompa dell'acqua fuoriesca un flusso costante di acqua. Lavare il fuoribordo per 3-5 minuti tenendo costantemente sotto controllo la quantità di acqua erogata.
6. Spegnere il motore, chiudere il rubinetto dell'acqua e rimuovere il dispositivo di lavaggio. Installare di nuovo l'elica.

Rimozione e installazione della calandra superiore

RIMOZIONE

1. Sbloccare la chiusura posteriore della calandra tirando la leva verso l'alto.

10190

2. Sollevare la parte posteriore della calandra e sbloccare il gancio anteriore.

10191

INSTALLAZIONE

1. Abbassare la calandra superiore sopra il motore. Abbassare la parte anteriore della calandra per prima e inserire il gancio anteriore, quindi abbassare la calandra in sede con la calandra inferiore.
2. Esercitare una leggera pressione verso il basso sulla calandra inferiore, quindi bloccare la calandra in posizione spingendo la chiusura della calandra verso dentro. Controllare che la calandra superiore sia fissata in posizione sollevando la parte posteriore.

Manutenzione esteriore

Il fuoribordo è protetto da una finitura in smalto a fuoco resistente. Pulirlo con detergenti adatti e applicate spesso uno strato di cera per imbarcazioni.

Ispezione della batteria

Ispezionare la batteria a intervalli periodici per garantire il corretto avvio del motore.

IMPORTANTE: leggere le istruzioni di sicurezza e manutenzione fornite insieme alla batteria.

1. Prima di effettuare la manutenzione della batteria spegnere il motore.
2. Verificare che la batteria sia saldamente fissata e stabile.
3. I terminali dei cavi della batteria devono essere puliti e installati correttamente, senza presentare gioco e positivo con positivo e negativo con negativo.
4. Verificare che la batteria sia dotata di schermo isolante per prevenire un cortocircuito accidentale dei morsetti.

Impianto di alimentazione del combustibile

⚠ AVVERTENZA

Per evitare infortuni gravi o mortali a causa dell'incendio o dell'esplosione della benzina, seguire attentamente tutte le istruzioni di manutenzione dell'impianto di alimentazione del combustibile. Spegnere sempre il motore e non fumare, né permettere la presenza di fiamme libere o scintille nell'area in cui viene svolta la manutenzione dei componenti dell'impianto di alimentazione del combustibile.

Prima di sottoporre a manutenzione i componenti dell'impianto di alimentazione del combustibile, spegnere il motore e scollegare la batteria. Scaricare completamente l'impianto di alimentazione. Versare e conservare il combustibile in un contenitore omologato. Pulire immediatamente eventuali versamenti di combustibile. Gettare il materiale usato per raccogliere la perdita in un recipiente omologato. Tutte le operazioni di manutenzione dell'impianto di alimentazione devono essere eseguite in un'area ben ventilata. Al termine di ogni operazione di manutenzione verificare che non vi siano perdite di combustibile.

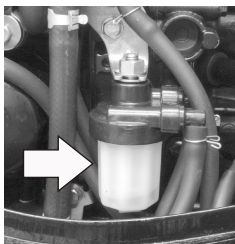
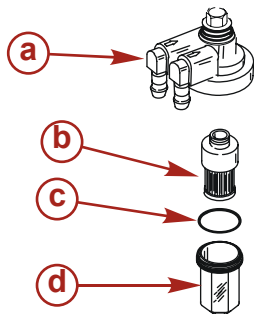
ISPEZIONE DEL TUBO DI ALIMENTAZIONE DEL COMBUSTIBILE

Controllare a vista che il tubo di alimentazione e la pompetta di adescamento del combustibile non presentino crepe, rigonfiamenti, perdite, punti irruviditi o altri segni di deterioramento o danni. Se è presente una o più di tali condizioni, è necessario sostituire il tubo di alimentazione o la pompetta di adescamento.

FILTRO DEL COMBUSTIBILE (A BASSA PRESSIONE)

Controllare che nel filtro del combustibile non siano presenti acqua o sedimenti. IN caso di presenza di acqua nel combustibile, rimuovere la vaschetta trasparente e drenare l'acqua. Se il filtro appare contaminato, rimuoverlo e sostituirlo.

RIMOZIONE

1. Leggere le informazioni e le avvertenze sulla manutenzione dell'impianto di alimentazione del combustibile.
2. Estrarre il gruppo del filtro dal supporto. Reggere il coperchio per impedire che ruoti e rimuovere la vaschetta trasparente. Svuotarne il contenuto in un contenitore idoneo.
3. Estrarre l'elemento del filtro e sostituirlo se necessario.

9694

a - Coperchio
b - Elemento del filtro
c - Guarnizione di tenuta O-ring
d - Vaschetta trasparente

INSTALLAZIONE

1. Spingere l'elemento del filtro nel coperchio.
2. Inserire correttamente la guarnizione di tenuta o-ring sulla vaschetta trasparente e serrare a mano la vaschetta nel coperchio.
3. Reinstallare il gruppo del filtro nel supporto.

IMPORTANTE: verificare che non siano presenti perdite di combustibile dal filtro premendo la pompetta di adescamento fino a quando non risulta rigida, forzando in tal modo il combustibile nel filtro.

Dispositivi di fissaggio dell'asta di collegamento dello sterzo

IMPORTANTE: l'asta che collega il cavo di sterzo al motore deve essere fissata con l'apposita bulloneria fornita insieme al motore. Questi controdadi (11-16147--3) non devono mai essere sostituiti con dadi comuni (non autobloccanti) in quanto le vibrazioni ne provocherebbero l'allentamento e lo svitamento, con conseguente disinserimento dell'asta di collegamento.

⚠ AVVERTENZA

Se l'asta di collegamento dello sterzo si disinserisce, l'imbarcazione potrebbe compiere una virata improvvisa A causa di questa azione violenta, gli occupanti dell'imbarcazione potrebbero essere sbalzati fuori bordo, correndo il rischio di subire infortuni gravi, potenzialmente letali.

Montare l'asta di collegamento dello sterzo al cavo dello sterzo con due rondelle piatte e controdadi con inserti di nailon. Serrare il controdado fino a che sia ben inserito nella sua sede, quindi svitarlo di 1/4 di giro

Fissare l'asta di collegamento di sterzo al motore con il bullone, le rondelle, il distanziale e il controdado. Serrare il controdado alle coppie specificate.

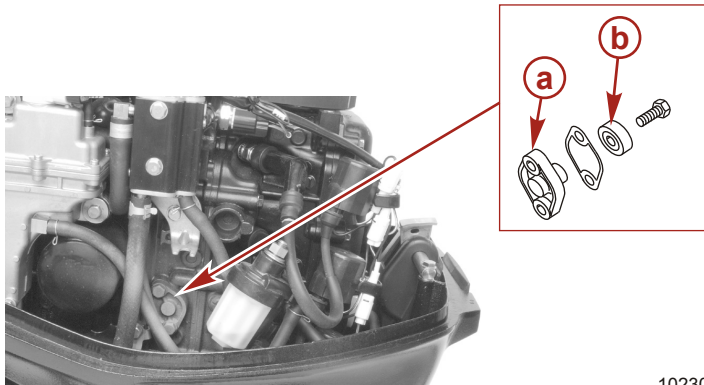
- **a -** Bullone (10-898101018)
- **b -** Rondella piana (12-95392-10)
- **c -** Distanziale (23-853826001)
- **d -** Controdado con inserto in nailon (11-16147--3)
- **e -** Installare l'asta di collegamento dello sterzo nel foro laterale
- **f -** Controdado con inserto di nailon (11-16147--3) (serrare a fondo, quindi allentare di 1/4 di giro)

Descrizione	N·m	lb-in.	lb-ft
Controdado con inserto in nailon "d"	27		20
Controdado con inserto in nailon "f"	Serrare fino ad inserimento completo, quindi svitare di 1/4 di giro		

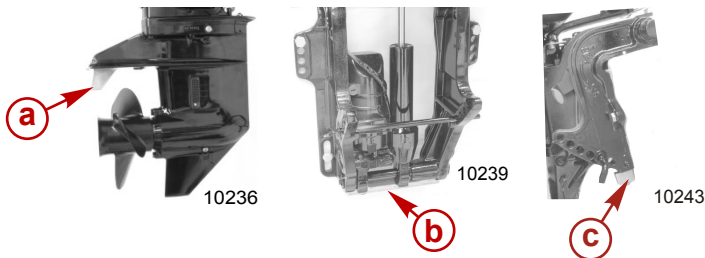
Anodo sacrificale

Il fuoribordo è dotato di anodi sacrificali, ubicati in diverse posizioni, che lo proteggono dalla corrosione galvanica sacrificando il proprio metallo, che viene corroso lentamente al posto dei componenti metallici del fuoribordo.

Ciascun anodo deve essere ispezionato periodicamente, soprattutto in caso di uso in acqua di mare che ne accelera l'erosione. Per mantenere l'efficacia di tale protezione contro la corrosione, sostituire l'anodo prima che sia completamente eroso. Non applicare mai vernici né rivestimenti protettivi sull'anodo perché potrebbero ridurre la sua efficacia.

Un anodo è installato nel blocco motore. Rimuovere l'anodo nella posizione mostrata. Installare l'anodo in modo da coprirlo con il bullone. Serrare i bulloni alla coppia specificata. Installare di nuovo il coperchio con una guarnizione nuova. Serrare i bulloni alla coppia specificata.

a - Coperchio
b - Anodo

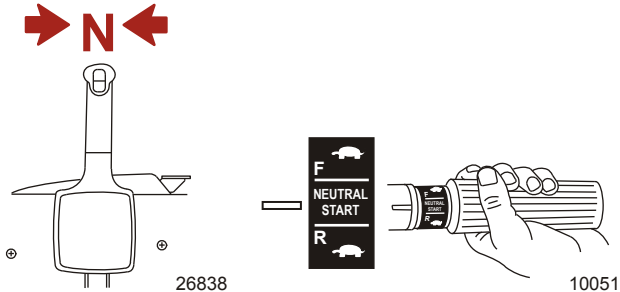
Descrizione	N·m	lb-in.	lb-ft
Bullone dell'anodo	6	53	
Bullone del coperchio (2)	6	53	

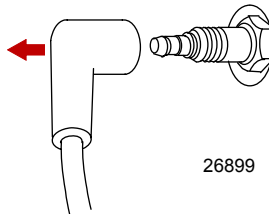
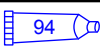
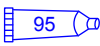
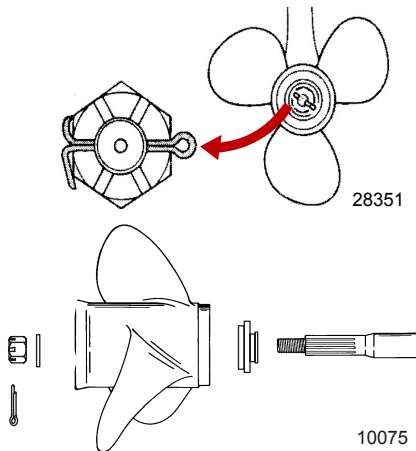
Il secondo anodo è situato sul correttore di assetto e il terzo anodo è installato sui supporti dello specchio di poppa.

a - Correttore di assetto
b - Anodo del supporto dello specchio di poppa – lungo
c - Anodo del supporto dello specchio di poppa – corto

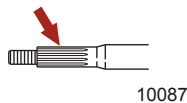
Sostituzione dell'elica

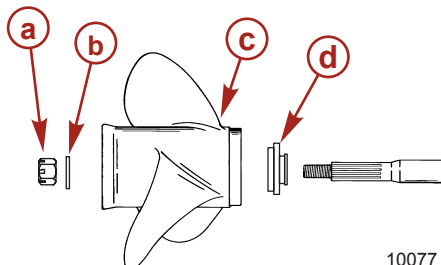
⚠ AVVERTENZA

Se l'albero dell'elica viene fatto girare con il motore a marcia innestata, è possibile che il motore si avvii. Per evitare l'avviamento accidentale del motore e l'eventualità di essere colpiti dall'elica in rotazione e subire gravi infortuni, innestare sempre la folle e scollegare i fili delle candele quando si effettuano interventi sull'elica.

1. Portare il fuoribordo in folle (N).

IMPORTANTE: per lo scollegamento dei conduttori delle candele, fare riferimento a Ispezione e sostituzione delle candele.

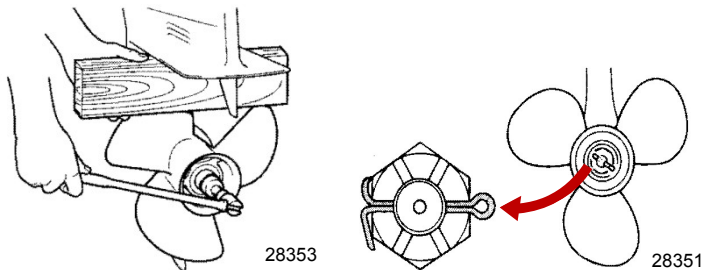
2. Scollegare i cavi delle candele dal motore per impedirne l'avvio accidentale.

3. Raddrizzare e rimuovere la coppiglia.
4. Posizionare un blocco di legno tra la scatola ingranaggi e l'elica, in modo da bloccare l'elica, e rimuovere il dado dall'elica.

5. Estrarre l’elica dall’albero. Se l'elica è grippata sull'albero e non può essere rimossa, farla rimuovere da un concessionario autorizzato.

IMPORTANTE: per impedire che il mozzo dell'elica si corroda e grippi sull'albero dell'elica (soprattutto in mare), applicare sempre uno strato di lubrificante del tipo consigliato sull'intero albero dell'elica agli intervalli di manutenzione raccomandati e ogniqualvolta l'elica viene smontata.

6. Lubrificare l’albero dell’elica con grasso anticorrosione Quicksilver o Mercury Precision Lubricants o lubrificante 2-4-C con Teflon.

N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
94	Grasso anticorrosione	Albero dell’elica	92-802867 Q1
95	Lubrificante 2-4-C con Teflon	Albero dell’elica	92-802859Q 1

7. Installare il reggispinta anteriore, l'elica, la rondella reggispinta posteriore e il dado dell'elica sull'albero.

a - Dado dell’elica
b - Rondella reggispinta posteriore
c - Elica
d - Mozzo reggispinta anteriore

8. Collocare un blocco di legno tra la scatola ingranaggi e l’elica e serrare il dado dell’elica secondo le specifiche.

***NOTA:** se il dado dell'elica non si allinea con il foro dell'albero elica dopo averlo serrato alla coppia specificato, continuare a serrarlo fino a che sia allineato.*

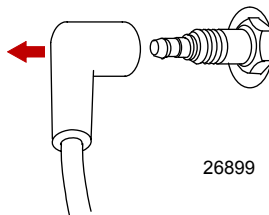
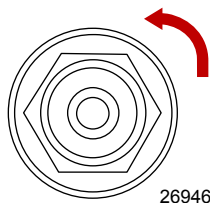
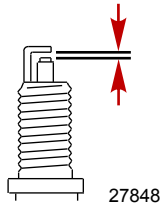
9. Allineare il dado dell'elica con il foro dell'albero dell'elica. Inserire una nuova coppiglia nel foro e ripiegarne le estremità.

Descrizione	N·m	lb-in.	lb-ft
Dado dell'elica	25		18

10. Rimuovere i cavi delle candele.

Ispezione e sostituzione della candela

⚠ AVVERTENZA

I cappucci delle candele danneggiati possono essere causa di incendi o esplosioni e causare infortuni gravi o mortali. I manicotti delle candele danneggiati possono emettere scintille. Le scintille possono accendere i vapori del combustibile sotto la calandra del motore. Per evitare di danneggiare i cappucci delle candele nel corso della loro rimozione, non utilizzare oggetti affilati o metallici come tenaglie, cacciaviti, ecc.

1. Rimuovere i cavi delle candele. Piegare le guaine di gomma e sfilarle.

2. Rimuovere le candele per ispezionarle. Sostituire le candele se l'elettrodo è logorato o se l'isolatore appare ruvido, crepato, rotto, vaiolato o sporco.

3. Regolare la distanza fra gli elettrodi della candela secondo le specifiche.

Distanza tra gli elettrodi	
Candela	0,80-0,90 mm (0.031 - 0.035 in.)

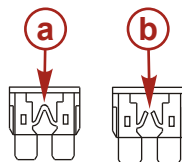
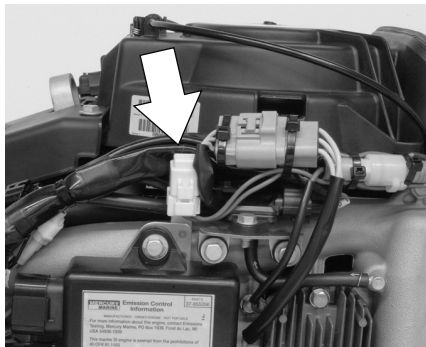
4. Prima di installare le candele, eliminare ogni traccia di sporcizia dalla sede di ciascuna di esse. Installare le candele serrandole a mano, quindi serrarle secondo le specifiche.

Descrizione	N·m	lb-in.	lb-ft
Candela	20		14

Sostituzione dei fusibili – Modelli ad avviamento elettrico

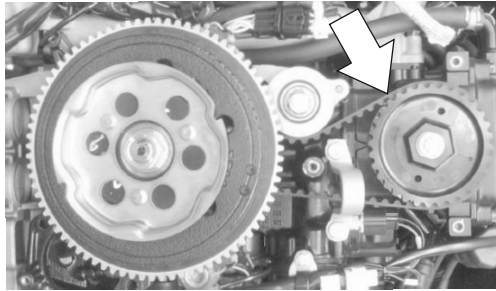
IMPORTANTE: tenere sempre a disposizione fusibili di ricambio SFE da 20 A.

Il circuito di avviamento elettrico è protetto da sovraccarico mediante un fusibile SFE da 20 A. Se un fusibile salta, il motorino di avviamento elettrico non funziona. In tal caso, occorre individuare ed eliminare la causa del sovraccarico. Se non si riesce ad individuare la causa, il fusibile potrebbe saltare nuovamente.

1. Aprire il portafusibili e controllare la fascetta argentata all'interno del fusibile. Se la fascetta è rotta, sostituire il fusibile. Assicurarsi che il fusibile di ricambio abbia la stessa potenza nominale del fusibile bruciato.

a - Fusibile in buone condizioni
b - Fusibile bruciato

Ispezione della cinghia dentata

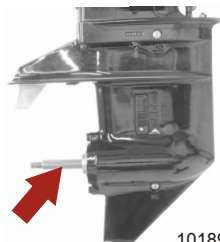
1. Ispezionare la cinghia dentata e farla sostituire da un concessionario autorizzato, se sono presenti una o più delle seguenti condizioni.
   a. Crepe sul retro della catena o alla base del denti della catena.

b. Logorio eccessivo alla base dei denti.
c. Porzione in gomma rigonfia d'olio.
d. Superfici della catena irruvidite.
e. Segni di logorio ai bordi e sulla superficie esterna della catena.

9697

Punti di lubrificazione

1. Lubrificare i punti seguenti con grasso anticorrosione Quicksilver o Mercury Precision Lubricants o lubrificante 2-4-C con Teflon.

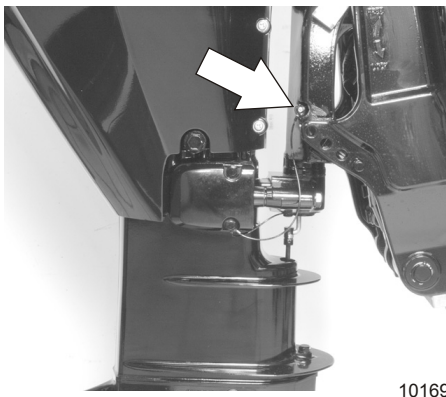
N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
94	Grasso anticorrosione	Albero dell’elica	92-802867 Q1
95	Lubrificante 2-4-C con Teflon	Albero dell’elica	92-802859Q 1

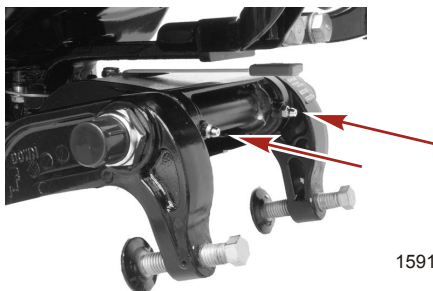
- Albero dell'elica – Fare riferimento a **Sostituzione dell'elica** per la rimozione e l'installazione dell'elica. Ricoprire l’intero albero dell’elica di lubrificante per impedire che il mozzo dell’elica si corroda e si grippi sull’albero.

10189

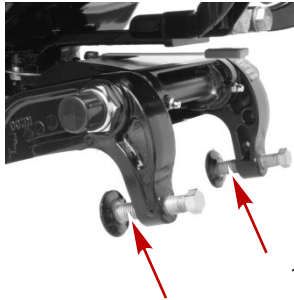
2. Lubrificare i punti seguenti con lubrificante 2-4-C con Teflon o Special Lubricant 101 Quicksilver o Mercury Precision Lubricants.

N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
34	Special Lubricant 101	Staffa di snodo, tubo di inclinazione, viti di montaggio dello specchio di poppa, ingrassatore del cavo dello sterzo.	92-802865Q02

N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
95	Lubrificante 2-4-C con Teflon	Staffa di snodo, tubo di inclinazione, viti di montaggio dello specchio di poppa, ingrassatore del cavo dello sterzo.	92-802859Q 1

- Staffa di snodo – Lubrificare attraverso il raccordo d’ingrassaggio.

10169

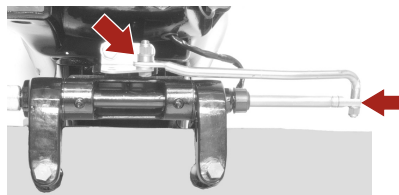
- Tubo di inclinazione – Lubrificare attraverso l’ingrassatore.

15915

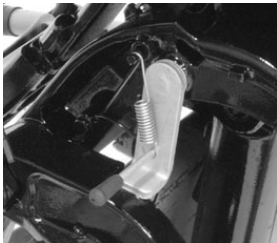
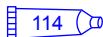
- Lubrificare le filettature sulle viti di fissaggio della vite del morsetto dello specchio di poppa (se in dotazione).

- Ingrassatore del cavo dello sterzo (se in dotazione) – Ruotare il timone fino a retrarre completamente il cavo dello sterzo nel tubo di inclinazione del fuoribordo. Lubrificare tramite l'ingrassatore.

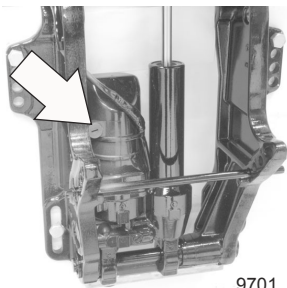
a - Raccordo
b - Estremità cavo dello sterzo

⚠ AVVERTENZA

Prima di aggiungere lubrificante, l'estremità del cavo dello sterzo deve essere completamente retratta all'interno del tubo di inclinazione del fuoribordo. L'aggiunta di lubrificante al cavo dello sterzo completamente esteso può causare il blocco idraulico del cavo dello sterzo. Il blocco idraulico del cavo dello sterzo potrebbe causare una perdita di controllo dello sterzo, con possibilità di infortuni gravi, potenzialmente letali.

3. Lubrificare i punti seguenti con olio leggero.
   - Punti di articolazione della barra di comando dello sterzo – Lubrificare i punti di articolazione.

Controllo del fluido del Power Trim

1. Portare il fuoribordo in posizione completamente sollevata e innestare la leva di blocco dell'inclinazione.

9703

2. Rimuovere il tappo di rabbocco e controllare il livello del fluido. Il livello del fluido deve raggiungere la parte inferiore del foro di riempimento. Aggiungere fluido per servosterzo e Power Trim Quicksilver o Mercury Precision Lubricants. Se questo tipo di olio non è disponibile, usare un fluido per trasmissioni automatiche (ATF) per uso automobilistico.

9701

N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
114	Power Trim and Steering Fluid	Impianto del Power Trim	92-802880Q1

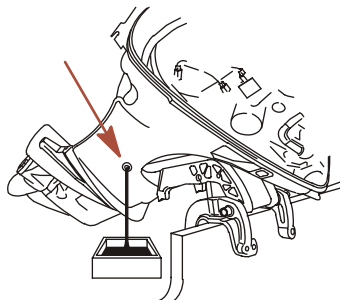
Cambio dell'olio motore

CAPACITÀ OLIO MOTORE

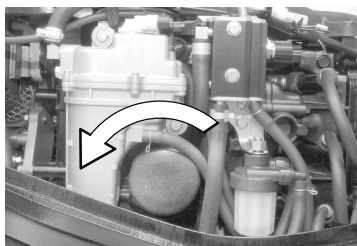
La capacità di olio motore è di circa1,8 l (1.9 qt).

PROCEDURA PER IL CAMBIO DELL'OLIO

1. Inclinare il fuoribordo verso l'alto in posizione di rimorchio.

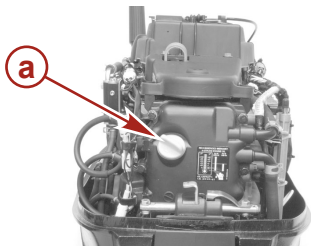
2. Girare lo sterzo del fuoribordo in modo che il foro di drenaggio sia rivolto verso il basso. Rimuovere il tappo di scarico e drenare l'olio del motore in un contenitore idoneo. Lubrificare la tenuta del tappo di scarico con olio e reinstallare il tappo.

15916

SOSTITUZIONE DEL FILTRO DELL'OLIO

1. Collocare un asciugamano o uno straccio sotto il filtro dell'olio per assorbire eventuali perdite.
2. Svitare il vecchio filtro girandolo verso sinistra.

9735

3. Pulire la base di montaggio. Applicare uno strato sottile di olio pulito sulla guarnizione del filtro. Non usare grasso. Avvitare il nuovo filtro fino a quando la guarnizione non è a contatto con la base, quindi serrare di 3/4 di giro o di 1 giro completo.

RABBOCCO DELL'OLIO

1. Rimuovere il tappo di riempimento dell'olio e rabboccare l'olio fino al livello corretto.
2. Far girare il motore al minimo per cinque minuti e controllare che non vi siano perdite. Spegnere il motore e controllare il livello dell'olio sull'astina di livello. Aggiungere olio se necessario.

9737

a - Tappo di rabbocco dell'olio

Lubrificazione della scatola ingranaggi

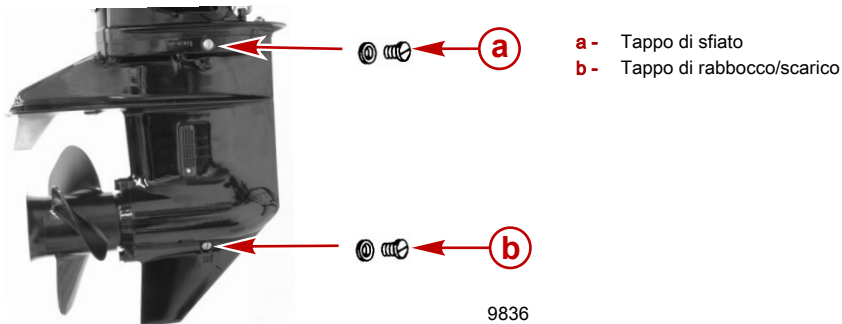
LUBRIFICAZIONE SCATOLA INGRANAGGI

Quando si aggiunge o si sostituisce il lubrificante della scatola ingranaggi, occorre ispezionare visivamente che non vi sia presenza di acqua. Se è presente dell'acqua, questa potrebbe essersi depositata sul fondo e, in tal caso, fuoriuscire prima del lubrificante; oppure potrebbe essersi miscelata al lubrificante, conferendogli un aspetto lattiginoso. Qualora venga rilevata la presenza di acqua, far controllare la scatola ingranaggi dal proprio concessionario. La presenza di acqua nel lubrificante può causare malfunzionamenti prematuri dei cuscinetti o, a temperature da congelamento, potrebbe ghiacciare e danneggiare la scatola ingranaggi.

Controllare se il lubrificante drenato dalla scatola ingranaggi contiene particelle metalliche. Una piccola quantità di particelle metalliche è indice di normale logorio. Tuttavia, una quantità eccessiva di scaglie o particelle metalliche può essere indice di logorio anomalo e pertanto deve essere controllata da un concessionario autorizzato.

DRENAGGIO DELLA SCATOLA INGRANAGGI

1. Portare il fuoribordo in posizione operativa verticale.
2. Collocare una vaschetta di drenaggio sotto il fuoribordo.
3. Rimuovere il tappo di sfiato e il tappo di rabbocco/scarico e scaricare il lubrificante.

a - Tappo di sfiato
b - Tappo di rabbocco/scarico

CAPACITÀ LUBRIFICANTE DELLA SCATOLA INGRANAGGI

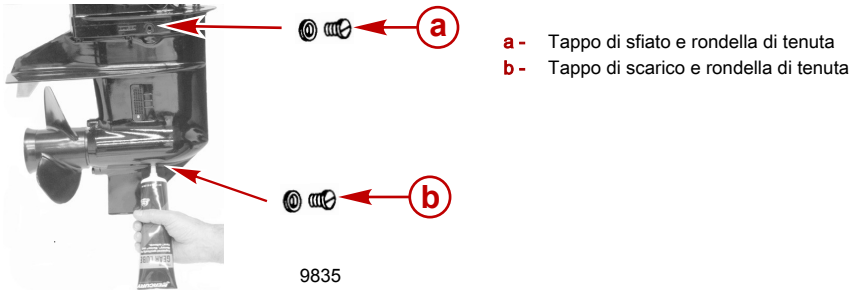
La capacità del lubrificante della scatola ingranaggi è di circa 350 ml (11.8 fl oz).

CONSIGLI PER LA LUBRIFICAZIONE DELLA SCATOLA INGRANAGGI

Lubrificante per ingranaggi Mercury o Quicksilver Premium o High Performance.

CONTROLLO DEL LIVELLO DEL LUBRIFICANTE E RABBOCCO DELLA SCATOLA INGRANAGGI

1. Portare il fuoribordo in posizione operativa verticale.
2. Rimuovere il tappo di sfiato.

3. Rimuovere il tappo di scarico. Inserire il tubo del lubrificante nel foro di riempimento e aggiungere lubrificante fino a quando è visibile nel foro di sfiato.

IMPORTANTE: sostituire le rondelle di tenuta se appaiono danneggiate.

4. Non aggiungere altro lubrificante. Installare il tappo di sfiato e la rondella di tenuta prima di rimuovere il tubo del lubrificante.
5. Rimuovere il tubo del lubrificante e installare il tappo di rabbocco/scarico e la rondella di tenuta dopo averli puliti.

Fuoribordo sommerso

Un fuoribordo sommerso richiede manutenzione da parte di un concessionario autorizzato entro poche ore dal recupero. Non appena il motore viene esposto all'aria, è necessario farlo revisionare immediatamente da un concessionario per minimizzare i danni provocati dalla corrosione interna del motore.

RIMESSAGGIO

Preparazione al rimessaggio

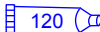
Lo scopo principale della preparazione del fuoribordo per il rimessaggio è di proteggerlo da ruggine, corrosione ed eventuali danni causati dal congelamento dell'acqua intrappolata all'interno del motore.

Per preparare il fuoribordo al rimessaggio invernale o prolungato (due mesi o più), occorre pertanto osservare le seguenti procedure.

⚠ ATTENZIONE
non avviare né condurre il fuoribordo (anche soltanto temporaneamente) se non circola acqua attraverso tutti i fori di ingresso dell'acqua di raffreddamento nella scatola ingranaggi, altrimenti si potrebbe danneggiare la pompa dell'acqua (per funzionamento a secco) e si potrebbe surriscaldare il motore.

IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE DEL COMBUSTIBILE

IMPORTANTE: durante il rimessaggio, la benzina contenente alcool (etanolo o metanolo) può dare origine alla formazione di acido, il quale può arrecare danni all'impianto di alimentazione. Pertanto, se la benzina usata contiene alcool, si consiglia di drenare tutta la benzina rimanente nel serbatoio del combustibile, nel tubo di alimentazione del serbatoio ausiliario e nell'impianto di alimentazione del motore.

Rabboccare il serbatoio del combustibile e l'impianto di alimentazione del motore di combustibile trattato (stabilizzato) per impedire la formazione di lacca. Attenersi alle seguenti istruzioni.

- Serbatoio portatile del combustibile – Versare la quantità necessaria di stabilizzante per benzina nel serbatoio del combustibile (seguendo le istruzioni riportate sul contenitore). Agitare il serbatoio del combustibile affinché lo stabilizzante si misceli con il combustibile.
- Serbatoio fisso del combustibile – Versare la quantità necessaria di stabilizzante per benzina (seguendo le istruzioni riportate sul contenitore) in un contenitore separato e miscelare con 1 l (1 qt.) di benzina. Versare la miscela così ottenuta nel serbatoio del combustibile.
- Porre il fuoribordo in acqua o collegare il dispositivo di lavaggio in modo da far circolare l'acqua di raffreddamento. Far girare il motore per dieci minuti in modo da riempire l'impianto di alimentazione del combustibile del motore.

Dispositivo di lavaggio	91-44357Q 2
9192	da fissare alle prese dell'acqua come collegamento alla fonte di acqua dolce per il lavaggio dell'impianto di raffreddamento o durante l'uso del motore.

Protezione dei componenti esterni del fuoribordo

- Lubrificare tutti i componenti esterni del fuoribordo elencati in **Manutenzione - Programma di ispezione e interventi**.
- Ritoccare eventuali scrostamenti di vernice. Per procurarsi la vernice adatta, rivolgersi al concessionario.
- Spruzzare anticorrosivo Corrosion Guard Quicksilver o Mercury Precision Lubricants sulle superfici metalliche esterne (tranne che sugli anodi sacrificali).

N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
120	Anticorrosivo Corrosion Guard	Superfici metalliche esterne	92-802878Q55

Protezione dei componenti interni del motore

- Rimuovere le candele ed iniettare una piccola quantità di olio motore in ciascun cilindro.
- Ruotare manualmente il volano varie volte per distribuire l'olio nei cilindri. Reinstallare le candele
- Cambiare l'olio motore.

Scatola ingranaggi

- Scaricare la scatola ingranaggi e riempirla di lubrificante (fare riferimento a **Lubrificazione della scatola ingranaggi**).

Posizionamento del fuoribordo per il rimessaggio

Per il rimessaggio riporre il fuoribordo in posizione verticale per consentire lo scarico dell'acqua.

AVVISO

Se viene riposto in posizione inclinata, il fuoribordo può riportare danni in quanto l'acqua presente nei passaggi di raffreddamento o l'acqua piovana che può raccogliersi nella bocca di scarico dell'elica nella scatola ingranaggi potrebbe gelare. Riporre il fuoribordo in posizione completamente abbassata.

Rimessaggio della batteria

- Per il rimessaggio e la ricarica attenersi alle istruzioni fornite dal produttore della batteria.
- Rimuovere la batteria dall'imbarcazione e controllare il livello dell'acqua. Effettuare la ricarica se necessario.
- Riporre la batteria in un luogo fresco e asciutto.
- Controllare periodicamente il livello dell'acqua e ricaricare la batteria durante il periodo di rimessaggio.

INDIVIDUAZIONE DEI GUASTI

Il motorino di avviamento non aziona il motore (modelli ad avviamento elettrico)

POSSIBILI CAUSE

- Fusibile bruciato nel circuito di avviamento. Fare riferimento a **Manutenzione** .
- Cambio del fuoribordo in posizione diversa da folle.
- Batteria non completamente carica o collegamenti della batteria allentati o corrosi.
- Guasto alla chiavetta di avviamento.
- Cablaggio o collegamento elettrico difettosi.
- Motorino di avviamento o solenoide del motorino guasto.

Mancato avviamento del motore

CAUSE POSSIBILI

NOTA: *se il fuoribordo è stato in rimessaggio per un lungo periodo di tempo, se è sprovvisto di combustibile, per disaerare l'impianto di alimentazione del combustibile potrebbero essere necessari ulteriori tentativi di accensione .*

- L'interruttore del cavo salvavita non è su "RUN" (Marcia).
- Procedura di avviamento non corretta. Fare riferimento a **Funzionamento**
- Benzina vecchia o contaminata.
- Motore ingolfato. Fare riferimento a **Funzionamento.**
- Mancata erogazione di combustibile al motore.
  - Serbatoio del combustibile vuoto.
  - Sfiato del serbatoio del combustibile chiuso o ostruito.
  - Tubo di alimentazione del combustibile scollegato o piegato.
  - Pompetta di adescamento non premuta.
  - Valvola di ritegno della pompetta di adescamento difettosa.
  - Filtro del combustibile ostruito. Fare riferimento a **Manutenzione.**
  - Guasto della pompa di alimentazione.
  - Filtro del serbatoio del combustibile ostruito.
- Fusibile da 20 A aperto. Fare riferimento a **Manutenzione.**
- Componente impianto di accensione guasto.
- Cablaggio o collegamento elettrico difettosi.
- Candele sporche o difettose. Fare riferimento a **Manutenzione.**

Funzionamento irregolare del motore

CAUSE POSSIBILI

- Surriscaldamento - Tromba acustica non funzionante.
- Pressione olio bassa. Controllare il livello dell’olio.
- Candele sporche o difettose. Vedere **la sezione** Manutenzione.
- Operazioni di impostazione o regolazione effettuate scorrettamente.
- Restrizione del flusso di carburante erogato al motore.
  a. Filtro del carburante ostruito. Vedere **la sezione** Manutenzione.
  b. Filtro del serbatoio carburante ostruito.
  c. Bloccaggio valvola antisifonamento situata su serbatoi di carburante fissi.

d. Tubo del carburante ammaccato o attorcigliato.

- Pompa di alimentazione guasta.
- Componente sistema di accensione guasto.

Insoddisfacenti prestazioni

CAUSE POSSIBILI

- Bassa pressione dell'olio. Controllare il livello dell'olio.
- L'acceleratore non è completamente aperto.
- L'elica è danneggiata o di misura sbagliata.
- Motore messo in fase o regolato in modo non corretto.
- Imbarcazione sovraccarica o carico non distribuito uniformemente.
- Troppa acqua nella sentina.
- Carena sporca o danneggiata.

La batteria non mantiene la carica

CAUSE POSSIBILI

- I collegamenti della batteria sono allentati o corrosi.
- Il livello degli elettroliti nella batteria è basso.
- La batteria è esaurita o inefficiente.
- Impiego eccessivo di accessori elettrici.
- Rettificatore, alternatore o regolatore di tensione difettoso.

ASSISTENZA TECNICA CLIENTI

Servizio riparazioni locale

Per riparazioni e manutenzione, consegnare sempre il fuoribordo al proprio concessionario autorizzato locale. Soltanto i concessionari autorizzati dispongono di meccanici qualificati,della competenza necessaria, di meccanici qualificati, di attrezzi e apparecchiature speciali, nonché dei pezzi di ricambio ed accessori di marca necessari per poter riparare correttamente il motore qualora sia necessario, ed il vostro concessionario conosce il vostro motore meglio di chiunque altro.

Assistenza fuori sede

Qualora si renda necessario un intervento di assistenza lontano dal concessionario locale abituale, rivolgersi al concessionario autorizzato più vicino. Consultare le pagine gialle. Se invece, per un qualsiasi motivo, non si riesce a ottenere assistenza, contattare il Centro di assistenza Mercury Marine più vicino.

Informazioni su pezzi di ricambio e accessori

Per qualsiasi richiesta di informazioni su pezzi di ricambio e accessori originali, rivolgersi a un rivenditore autorizzato. Il concessionario è in possesso di tutte le informazioni necessarie per ordinare accessori e pezzi di ricambio. Per l'ordinazione di pezzi di ricambio e accessori, il concessionario deve conoscere il modello e il numero di serie per ordinare i pezzi corretti.

Assistenza clienti

Contattare il proprio concessionario o qualunque società concessionaria autorizzata. Qualora si necessiti di ulteriore assistenza, osservare la seguente procedura.

1. *Discutete il problema con il responsabile delle vendite o della manutenzione della società concessionaria. Qualora vi siate già rivolti a tale persona, contattate direttamente il proprietario della società concessionaria.*
2. *In caso la società concessionaria non sia in grado di risolvere il vostro problema o di rispondere alle vostre domande, contattate una filiale o un distributore Mercury Marine (internazionale) Marine Power per ricevere assistenza. La Mercury Marine sarà a disposizione vostra e del vostro concessionario per risolvere ogni problema.*

Il centro assistenza necessiterà delle seguenti informazioni:

- Il vostro nome e indirizzo
- Il vostro numero telefonico
- Il modello e il numero di serie del fuoribordo
- Il nome e l'indirizzo del vostro concessionario
- La natura del problema

Gli indirizzi dei centri assistenza Mercury Marine sono elencati alla pagina seguente.

Centri assistenza Mercury Marine

Per richiedere assistenza telefonare oppure inviare un fax o una lettera indicando un numero di telefono al quale essere contattati durante il giorno.

Stati Uniti, Canada		
Telefono	English: +1 (920) 929-5040 Français: +1 (905) 636-4751	Mercury Marine W6250 W. Pioneer Road P.O. Box 1939 Fond du Lac, WI 54936-1939
Fax	English: +1 (920) 929-5893 Français: +1 (905) 636-1704	
Sito Web	www.mercurymarine.com	

ASSISTENZA TECNICA CLIENTI

Australia, Pacifico		
Telefono	(61) (3) 9791-5822	Brunswick Asia Pacific Group 41-71 Bessemer Drive Dandenong South, Victoria 3175 Australia
Fax	(61) (3) 9706-7228	

Europa, Medio Oriente, Africa		
Telefono	(32) (87) 32 • 32 • 11	Brunswick Marine Europe Parc Industriel de Petit-Rechain B-4800 Verviers, Belgio
Fax	(32) (87) 31 • 19 • 65	

Messico, America centrale, America meridionale, Caraibi		
Telefono	(954) 744-3500	Mercury Marine 11650 Interchange Circle North Miramar, FL 33025 U.S.A.
Fax	(954) 744-3535	

Giappone		
Telefono	072-233-8888	Kisaka Co., Ltd. 4-130 Kannabecho Sakai-shi Sakai-ku 5900984 Osaka, Giappone
Fax	072-233-8833	

Asia, Singapore		
Telefono	(65) 65466160	Brunswick Asia Pacific Group T/A Mercury Marine Singapore Pte Ltd 29 Loyang Drive Singapore, 508944
Fax	(65) 65467789	

INSTALLAZIONE

Informazioni sull'installazione

CAPACITÀ DI POTENZA DELL'IMBARCAZIONE

⚠ AVVERTENZA

Il superamento della potenza massima nominale dell'imbarcazione può provocare infortuni gravi o mortali. L'uso di potenza eccessiva può compromettere le caratteristiche di controllo e galleggiamento dell'imbarcazione o provocare la rottura dello specchio di poppa. Non installare un motore con potenza superiore alla potenza massima nominale dell'imbarcazione.

Non superare i limiti di potenza o di carico dell'imbarcazione in uso. Sulla maggior parte delle imbarcazioni è obbligatoria la presenza di una targhetta di capacità su cui sono indicati i limiti massimi consentiti di potenza e carico stabiliti dal produttore in base alle norme in vigore. In caso di dubbi, rivolgersi al concessionario o al produttore dell'imbarcazione.

U.S. COAST GUARD CAPACITY

MAXIMUM HORSEPOWER XXX

MAXIMUM PERSON
CAPACITY (POUNDS) XXX

MAXIMUM WEIGHT
CAPACITY XXX

26777

PROTEZIONE CONTRO L'AVVIO A MARCIA INNESTATA

⚠ AVVERTENZA

L'avviamento del motore a marcia innestata può provocare lesioni gravi o mortali. Non utilizzare mai un'imbarcazione non dotata di un dispositivo di sicurezza per l'avviamento in folle.

Il telecomando collegato al fuoribordo deve essere dotato di un dispositivo di protezione contro l'avvio a marcia innestata per prevenire l'avviamento del motore a marcia innestata.

SELEZIONE DEGLI ACCESSORI PER IL FUORIBORDO

Gli accessori originali Mercury Precision o Quicksilver sono stati specificamente progettati e collaudati per questo fuoribordo. Tali accessori sono disponibili presso i concessionari Mercury Marine.

IMPORTANTE: prima di installare gli accessori, consultare il concessionario. L'uso improprio di accessori approvati o l'uso di accessori non approvati può provocare danni al prodotto.

Alcuni accessori non prodotti né venduti da Mercury Marine non sono progettati per essere usati in modo sicuro con questo fuoribordo o con il relativo impianto di funzionamento. Procurarsi e leggere attentamente i manuali di installazione, funzionamento e manutenzione di tutti gli accessori scelti.

REQUISITI DEL TUBO FLESSIBILE DEL COMBUSTIBILE A BASSA PERMEAZIONE

Richiesti per fuoribordo prodotti per la vendita, venduti o offerti in vendita negli Stati Uniti.

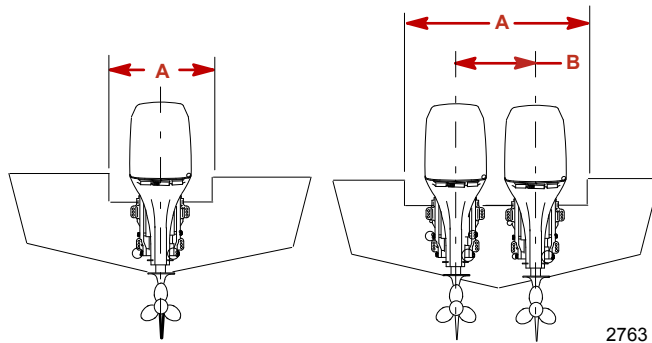
- In base ai requisiti dell'EPA (Environmental Protection Agency), su tutti i fuoribordo prodotti dopo il 1° Gennaio 2009 il tubo flessibile principale del combustibile che collega il serbatoio del combustibile al fuoribordo deve essere costituito di un tubo flessibile a bassa permeazione.

- Il tubo flessibile a bassa permeazione deve essere di tipo B1-15 o A1-15 (USCG) e non deve superare 15/gm²/24 h con combustibile CE 10 a 23 °C , come da specifica SAE J 1527 relativa ai tubi flessibili per combustibile su applicazioni marine.

POMPA DI ALIMENTAZIONE DEL COMBUSTIBILE ELETTRICA

Se viene utilizzata una pompa elettrica, la pressione del combustibile non deve superare 27,58 kPa (4 psi) in corrispondenza del motore. Se necessario, installare un regolatore di pressione.

Installazione del fuoribordo

SPECIFICHE DI INSTALLAZIONE

a - Apertura minima dello specchio di poppa
b - Linea media del motore per installazioni bimotore

Apertura minima dello specchio di poppa	
Installazione monomotore (telecomando)	48,3 cm (19 in.)
Installazione monomotore (barra)	76,2 cm (30 in.)
Installazione bimotore	101,6 cm (40 in.)

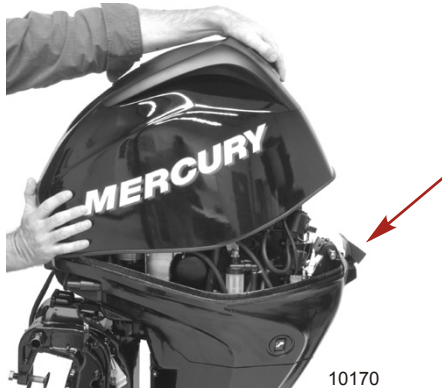
Linea media del motore	
Minimo	66 cm (26 in.)

RIMOZIONE E INSTALLAZIONE DELLA CALANDRA SUPERIORE

Rimozione della calandra superiore

1. Sollevare il fermo della calandra ubicato sulla parte posteriore del motore per sbloccare il fermo.

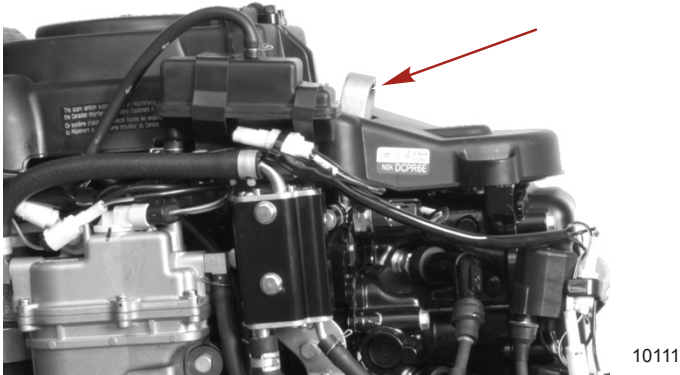
2. Sollevare la parte posteriore della calandra e scollegare il gancio anteriore.

10170

Installazione della calandra superiore

1. Inserire il gancio anteriore e spingere la calandra superiore su quella inferiore.
2. Spingere il fermo della calandra verso il basso per bloccare la calandra in posizione.

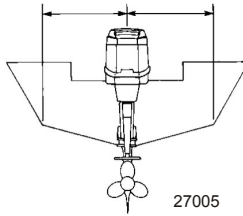
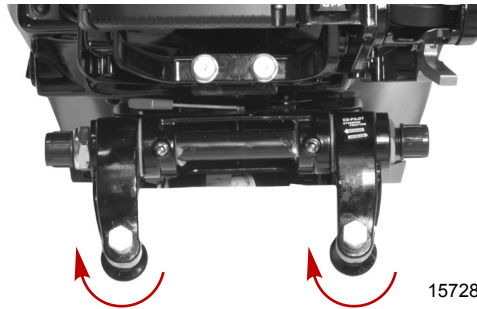
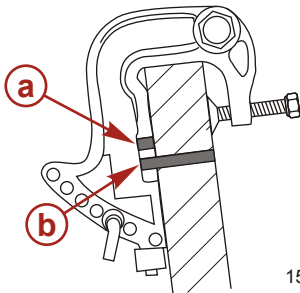
SOLLEVAMENTO DEL FUORIBORDO

Mentre si installa il fuoribordo, utilizzare l'anello di sollevamento del volano per supportare il motore.

10111

INSTALLAZIONE DEL FUORIBORDO SULLO SPECCHIO DI POPPA (MODELLI CON INCLINAZIONE MANUALE)

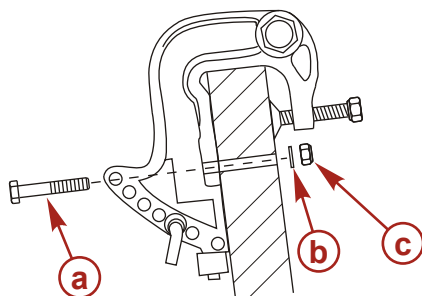
IMPORTANTE: per i modelli privi di Power Trim e di assetto a gas, prima di praticare i fori dei bullone di fissaggio sullo specchio di poppa è necessario portare i morsetti dello specchio di poppa a contatto con la parte superiore dello specchio e serrare le viti di montaggio.

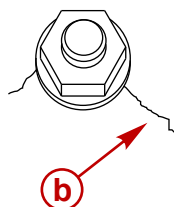
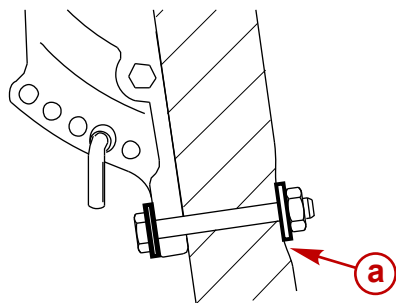
INSTALLAZIONE

1. Posizionare il fuoribordo sulla linea media dello specchio di poppa.

2. Serrare i bulloni dei morsetti dello specchio di poppa.

3. Praticare i due fori inferiori del diametro di 8 mm (0.315 in.) sullo specchio di poppa utilizzando una punta da trapano lunga e servendosi dei morsetti dello specchio di poppa come guida per la disposizione dei fori.

a - Foro superiore per il morsetto dello specchio di poppa
b - Foro inferiore per il morsetto dello specchio di poppa

4. Applicare un sigillante per applicazioni marine sui gambi dei bulloni. Non applicare sigillante marino sulle filettature dei bulloni.

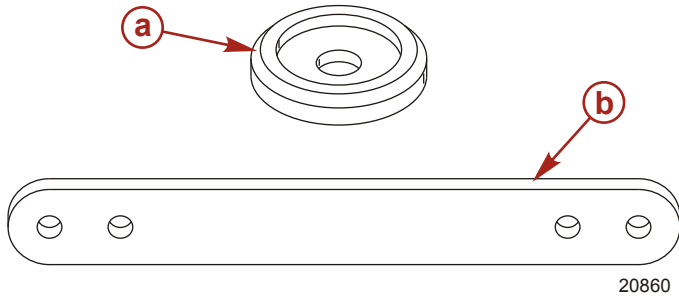
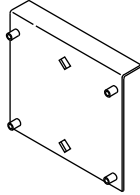
5. Fissare il motore allo specchio di poppa utilizzando l'apposita bulloneria fornita insieme al motore. Serrare a fondo la bulloneria di fissaggio.

a - Bullone (2)
b - Rondella (2)
c - Controdado (2)

INSTALLAZIONE DEL FUORIBORDO SULLO SPECCHIO DI POPPA (MODELLI CON POWER TRIM E ASSETTO A GAS)

IMPORTANTE: determinare la resistenza dello specchio di poppa dell'imbarcazione. I controdadi e i bulloni di fissaggio del fuoribordo devono essere in grado di sostenere una coppia di 75 Nm (55 lb-ft) senza che lo specchio di poppa dell'imbarcazione ceda o si rompa. Se lo specchio di poppa dell'imbarcazione cede o si rompe a tale coppia di serraggio, potrebbe essere stato realizzato in modo non corretto. È necessario rinforzarlo o aumentare l'area di distribuzione del carico.

a - Cedimento dello specchio di poppa a causa della coppia di serraggio del bullone
b - Rottura dello specchio di poppa a causa della coppia di serraggio del bullone

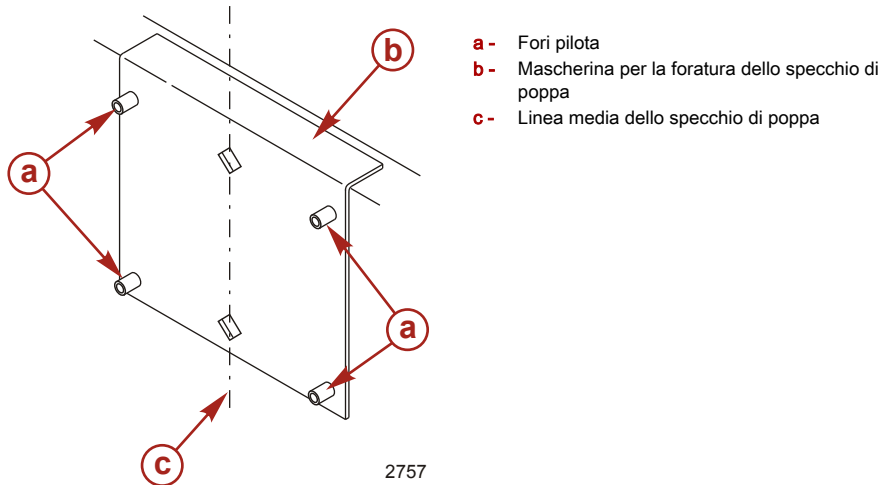
Per determinare la resistenza dello specchio di poppa la prima volta, usare una chiave torsiometrica a quadrante. Se il bullone o il dado continuano a ruotare senza che il quadrante indichi un aumento della coppia di serraggio, lo specchio di poppa sta cedendo. È possibile aumentare l'area di carico usando una rondella più grande o una piastra di rinforzo dello specchio di poppa.

INSTALLAZIONE

***NOTA:** i fori interni sulla piastra di rinforzo dello specchio di poppa servono per i bulloni inferiori dello specchio di poppa e i fori esterni per i bulloni superiori.*

a - Rondella dello specchio di poppa grande
b - Piastra di rinforzo dello specchio di poppa

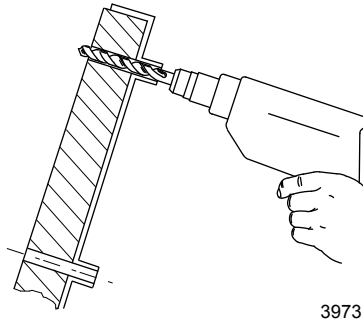
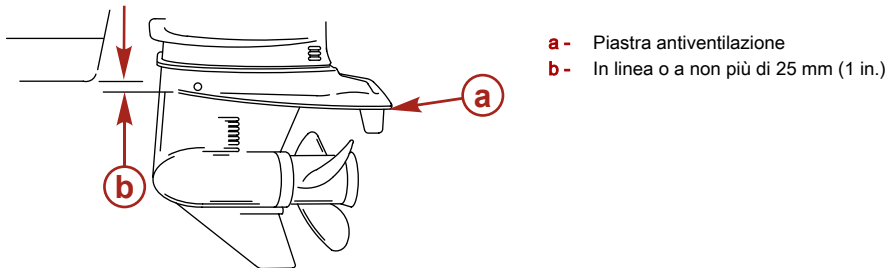
Descrizione	Numero pezzo
Rondella dello specchio di poppa grande	67-896392
Piastra di rinforzo dello specchio di poppa	67-896305

1. Praticare i fori di montaggio sullo specchio di poppa servendosi dell'apposita mascherina di foratura.

a - Fori pilota
b - Mascherina per la foratura dello specchio di poppa
c - Linea media dello specchio di poppa

INSTALLAZIONE

Mascherina per la foratura dello specchio di poppa	91-98234A2
5489	Viene usata come modello per praticare i fori di montaggio del motore durante l'installazione del motore.

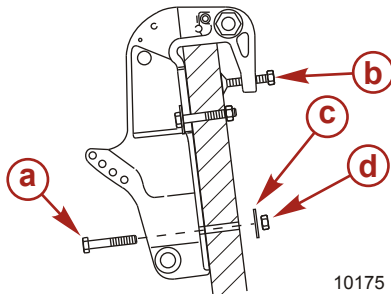
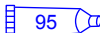
2. Praticare quattro fori da 13,5 mm (17/32 in.) per il montaggio.

3973

3. Installare il fuoribordo in modo che la piastra antiventilazione sia in linea o a una distanza non superiore a 25 mm (1 in.) dal fondo dell'imbarcazione.

a - Piastra antiventilazione
b - In linea o a non più di 25 mm (1 in.)

8045

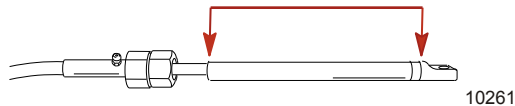
4. Applicare un sigillante per applicazioni marine sui gambi dei bulloni. Non applicare sigillante marino sulle filettature dei bulloni.
5. Fissare il fuoribordo per mezzo della bulloneria di fissaggio in dotazione come mostrato. Serrare i controdadi alla coppia specificata.

INSTALLAZIONE

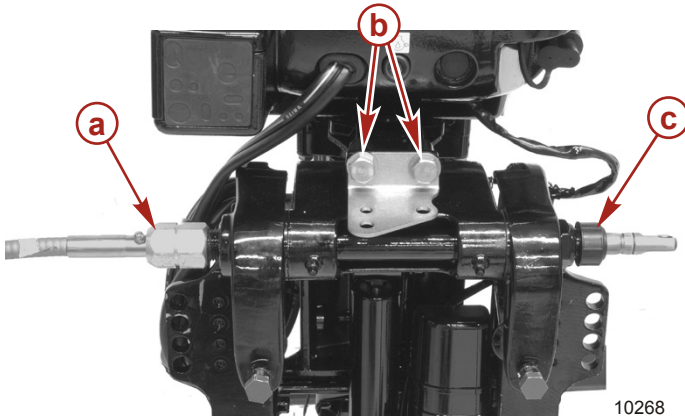
Fissare il fuoribordo allo specchio di poppa utilizzando le due viti di montaggio del supporto dello specchio di poppa e i quattro bulloni e controdadi del diametro di 13 mm (1/2 in.) in dotazione. Installare due bulloni nei fori di montaggio superiori e due bulloni nelle scanalature di montaggio inferiori.

a - Bullone (4)
b - Bullone del morsetto dello specchio di poppa
c - Rondella (4)
d - Controdado (4)

Descrizione	Nm	lb-in.	lb-ft
Bulloni e controdadi di fissaggio del fuoribordo	75		55

INSTALLAZIONE DEL SUPPORTO E DEL CAVO DELLO STERZO

1. Installare il supporto dello sterzo con due rondelle e due bulloni da 30 x 80 mm . Serrare i bulloni del supporto dello sterzo alla coppia specificata.
2. Lubrificare l'intero capocorda del cavo dello sterzo con lubrificante 2-4-C con Teflon.

N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
95	Lubrificante 2-4-C con Teflon	Capocorda del cavo dello sterzo	92-802859Q 1

3. Installare la guarnizione di tenuta del cavo dello sterzo sul tubo di inclinazione.

4. Installare il cavo dello sterzo e serrare il dado alla coppia specificata.

a - Dado del cavo dello sterzo
b - Rondella e bullone del supporto dello sterzo (2)
c - Guarnizione di tenuta del cavo dello sterzo

Descrizione	Nm	lb-in.	lb-ft
Dado del cavo dello sterzo	47,5		35
Bullone del supporto dello sterzo	30		22,13

DISPOSITIVI DI FISSAGGIO DELL'ASTA DI COLLEGAMENTO DELLO STERZO

IMPORTANTE: l'asta che collega il cavo di sterzo al motore deve essere fissata con l'apposita bulloneria fornita insieme al motore. Questi controdadi (11-16147--3) non devono mai essere sostituiti con dadi comuni (non autobloccanti) in quanto le vibrazioni ne provocherebbero l'allentamento e lo svitamento, con conseguente disinserimento dell'asta di collegamento.

⚠ AVVERTENZA

Se l'asta di collegamento dello sterzo si disinserisce, l'imbarcazione potrebbe compiere una virata improvvisa A causa di questa azione violenta, gli occupanti dell'imbarcazione potrebbero essere sbalzati fuori bordo, correndo il rischio di subire infortuni gravi, potenzialmente letali.

Montare l'asta di collegamento dello sterzo al cavo dello sterzo con due rondelle piatte e controdadi con inserti di nailon. Serrare il controdado fino a che sia ben inserito nella sua sede, quindi svitarlo di 1/4 di giro

INSTALLAZIONE

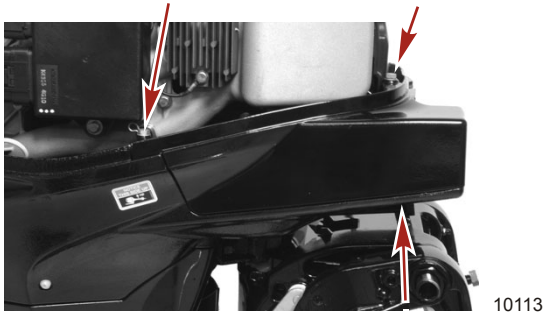
Fissare l'asta di collegamento di sterzo al motore con il bullone, le rondelle, il distanziale e il controdado. Serrare il controdado alle coppie specificate.

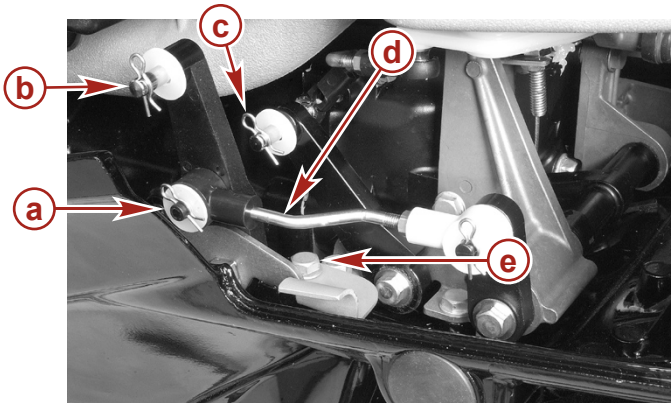
- a - Bullone (10-898101018)
- b - Rondella piana (12-95392-10)
- c - Distanziale (23-853826001)
- d - Controdado con inserto in nailon (11-16147--3)
- e - Installare l'asta di collegamento dello sterzo nel foro laterale
- f - Controdado con inserto di nailon (11-16147--3) (serrare a fondo, quindi allentare di 1/4 di giro)

Descrizione	N·m	lb-in.	lb-ft
Controdado con inserto in nailon "d"	27		20
Controdado con inserto in nailon "f"	Serrare fino ad inserimento completo, quindi svitare di 1/4 di giro		

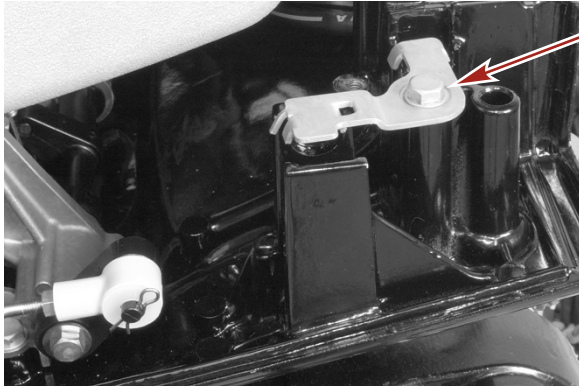
Cablaggio elettrico, collegamento della batteria, serbatoi del combustibile

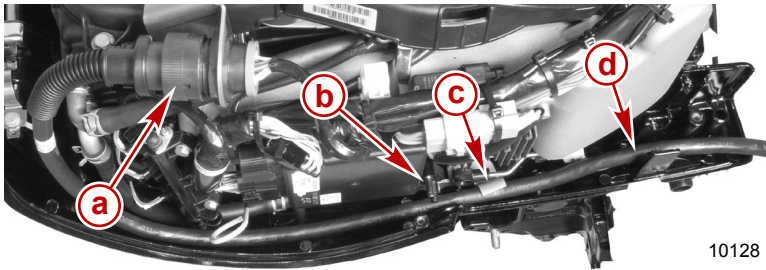
CABLAGGIO DEL TELECOMANDO

1. Rimuovere i tre bulloni del coperchio d'accesso. Rimuovere il coperchio d'accesso e l'anello di tenuta in gomma del cavo.

10113

2. Rimuovere le rondelle e i fermi della coppiglia dalla leva di azionamento del cambio, dal tirante del cambio e dalla leva di azionamento dell'acceleratore.
3. Rimuovere il tirante del cambio dalla leva di azionamento del cambio.
4. Allentare il bullone che fissa il supporto di tenuta del cablaggio di controllo.

10114

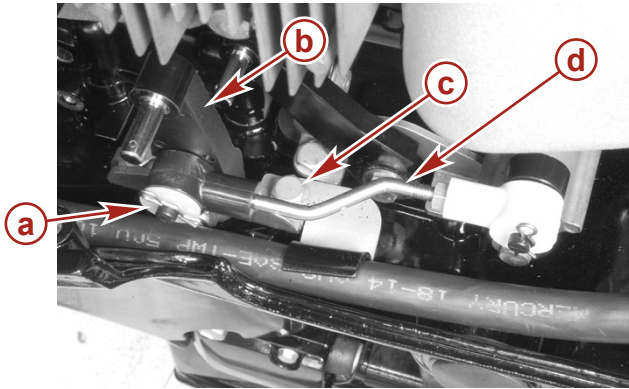
a - Rondella e fermo della coppiglia del tirante del cambio
b - Rondella e fermo della coppiglia della leva di azionamento del cambio
c - Rondella e fermo della coppiglia della leva di azionamento dell'acceleratore
d - Tirante del cambio
e - Bullone di fissaggio del supporto di tenuta del cablaggio

5. Rimuovere il bullone che fissa il fermo del fermacavo alla calandra.

10127

6. Collegare il cablaggio del telecomando al connettore del cablaggio motore.
7. Portare il cablaggio sotto il perno della leva di azionamento del cambio.
8. Condurre il cablaggio attraverso il supporto del fermacavo.

10128

a - Connettore del cablaggio
b - Perno della leva di azionamento del cambio
c - Supporto di tenuta del cablaggio
d - Supporto del fermacavo

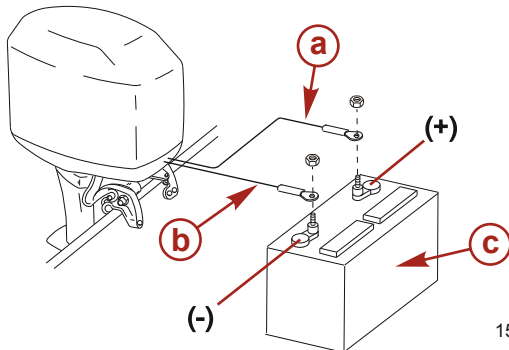
9. Assicurarsi che il supporto di tenuta del cablaggio sia posto sopra il cablaggio del telecomando. Fissare il supporto di tenuta del cablaggio con il bullone. Serrare il bullone alla coppia specificata.

10. Reinstallare il tirante del cambio sulla leva di azionamento del cambio.

- a - Rondella e fermo della coppiglia che fissano il tirante del cambio
- b - Leva di azionamento del cambio
- c - Bullone del supporto di tenuta del cablaggio
- d - Tirante del cambio

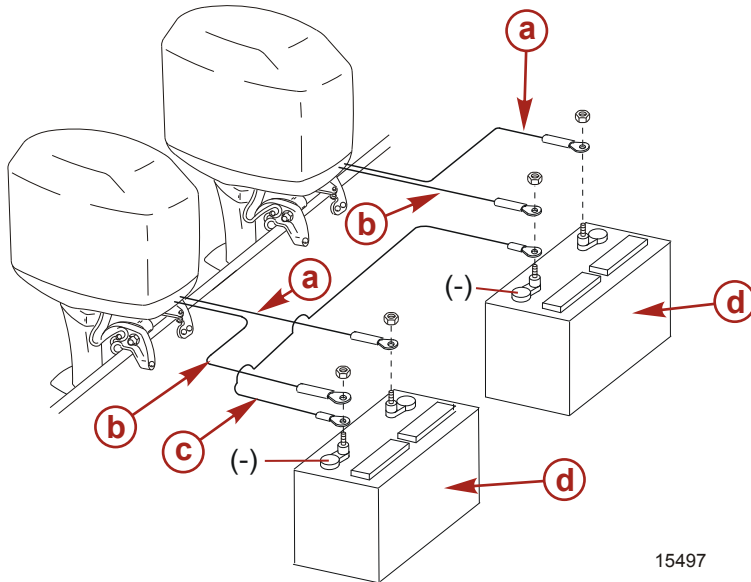
Descrizione	Nm	lb-in.	lb-ft
Bullone	6	53	

COLLEGAMENTO DEI CAVI DELLA BATTERIA

IMPORTANTE: quando i cavi non sono collegati alla batteria, assicurarsi che le loro estremità siano isolate correttamente per evitare di danneggiare l'impianto di carica del motore.

Installazioni monomotore

- a - Manicotto rosso - positivo (+)
- b - Manicotto nero - negativo (-)
- c - Batteria di avviamento

Installazioni bimotore

Collegare un normale cavo di messa a terra (con dimensioni uguali ai cavi della batteria del motore) ai terminali negativi (-) delle batterie di avviamento.

a - Manicotto rosso - positivo (+)
b - Manicotto nero - negativo (-)
c - Cavo di messa a terra
d - Batteria di avviamento

SERBATOI DEL COMBUSTIBILE

Serbatoio del combustibile portatile

Scegliere un punto dell'imbarcazione in base alla lunghezza del tubo di alimentazione del combustibile e fissare il serbatoio in posizione.

Serbatoio del combustibile fisso

I serbatoi del combustibile fissi devono essere installati secondo gli standard di sicurezza federali e industriali i quali includono le raccomandazioni di messa a terra, protezione antitravaso, ventilazione, ecc.

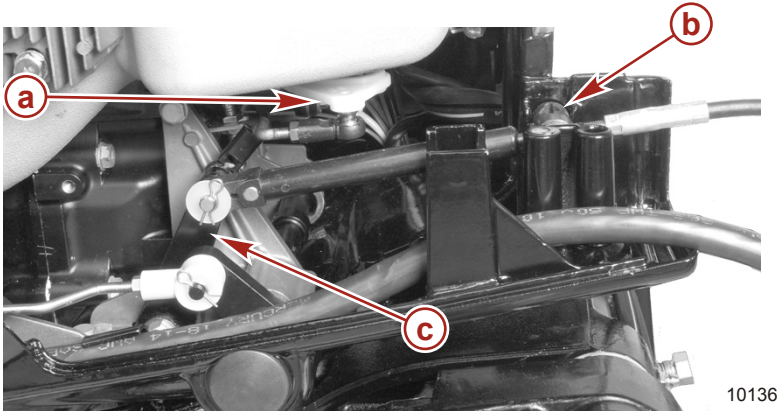
Installazione del cavo di comando

INSTALLAZIONE DEI CAVI DELL'ACCELERATORE

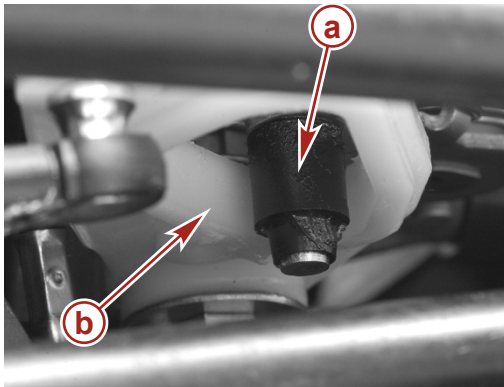
Installare i cavi nel telecomando seguendo le istruzioni allegate al telecomando.

1. Portare l'impugnatura del telecomando dalla posizione di folle a quella di marcia avanti e farla avanzare fino alla posizione di regime massimo.

NOTA: il cavo dell'acceleratore è il secondo cavo a muoversi quando il regolatore di tensione viene spostato dalla posizione di folle.

2. Installare il cavo dell'acceleratore nella leva di azionamento dell'acceleratore. Fissare con una rondella e con il fermo della coppiglia.
3. Regolare il fermacavo dell'acceleratore in modo che sia installato nell'apposito supporto e non presenti gioco esercitando una leggera pressione con un dito sulla camma dell'acceleratore.

10136

a - Camma dell'acceleratore (verificare l'assenza di gioco in caso di leggera pressione)
b - Supporto del fermacavo dell'acceleratore
c - Leva di azionamento dell'acceleratore

4. Riportare lentamente l'impugnatura del telecomando in posizione di arresto della folle.
5. Verificare che il rullo della camma non entri in contatto con la camma.
6. Se il rullo della camma tocca la camma, regolare nuovamente il fermacavo dell'acceleratore.

15952

a - Camma dell'acceleratore
b - Rullo della camma

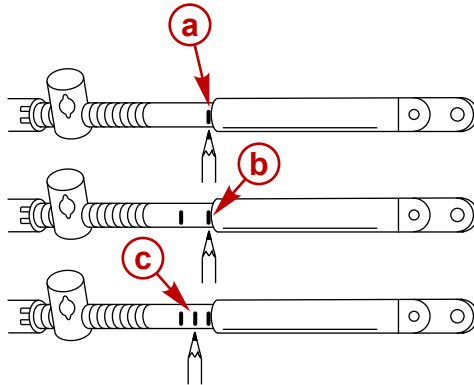
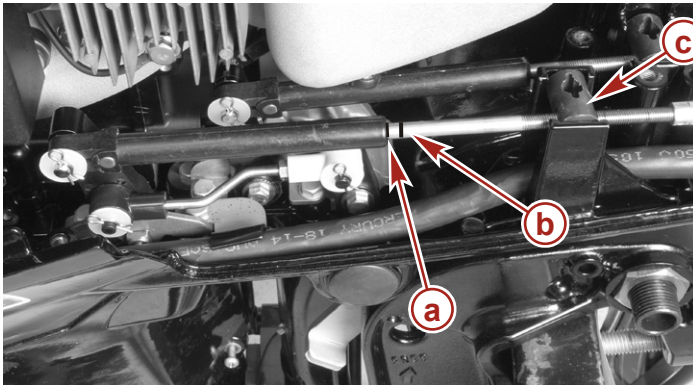
INSTALLAZIONE DEL CAVO DEL CAMBIO

Installare i cavi nel telecomando seguendo le istruzioni allegate al telecomando.

1. Individuare il punto centrale del segmento dell'attuale cavo del cambio che presenta gioco o perdita di mobilità nel modo seguente:

a. Portare l'impugnatura del telecomando dalla posizione di folle a quella di marcia avanti e farla avanzare fino alla posizione di regime massimo. Riportare lentamente l'impugnatura in posizione di folle. Contrassegnare il cavo con una "a" in corrispondenza della guida del capocorda.

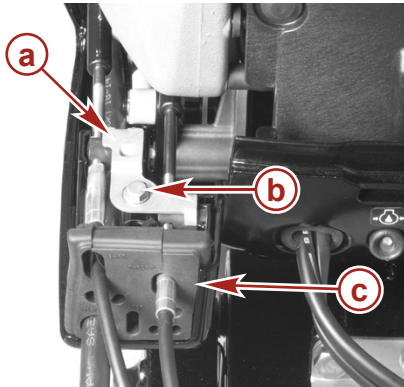
b. Portare l'impugnatura del telecomando dalla posizione di folle a quella di retromarcia e farla avanzare fino alla posizione di regime massimo. Riportare lentamente l'impugnatura in posizione di folle. Contrassegnare il cavo con una "b" in corrispondenza della guida del capocorda.

c. Contrassegnare con una "c" il punto centrale fra "a" e "b". Allineare la guida del capocorda con il contrassegno centrale quando il cavo viene installato sul motore.

2. Verificare che il motore sia in folle.
3. Verificare che il regolatore di tensione sia in folle.
4. Installare il cavo del cambio sulla leva di azionamento del cambio. Fissare con una rondella e con il fermo della coppiglia. Regolare il fermacavo in modo che il contrassegno centrale sul guida cavo sia allineato quando il fermacavo del cavo del cambio è posizionato nell'apposito supporto sulla calandra.

a - Contrassegno centrale sul guida cavo
b - Primo contrassegno sul guida cavo

5. Controllare le regolazioni del cavo del cambio nel modo seguente:
   a. Portare il telecomando in marcia avanti. L'albero dell'elica deve essere bloccato in marcia. In caso contrario, avvicinare il fermacavo al capocorda del cavo.

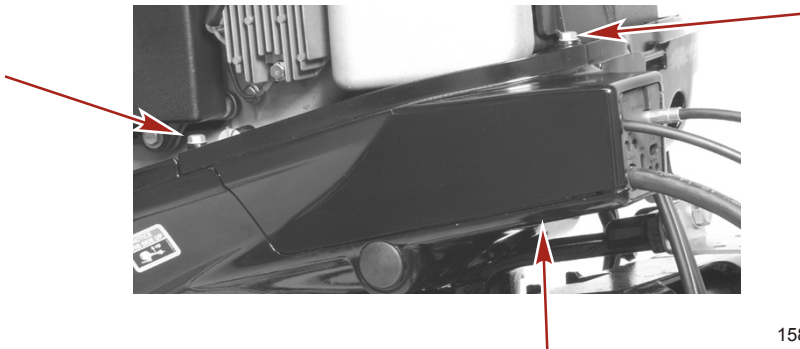
b. Portare il telecomando in retromarcia e contemporaneamente ruotare l'elica. L'albero dell'elica deve essere bloccato in marcia. In caso contrario, allontanare il fermacavo dal capocorda del cavo. Ripetere le fasi a-c.

c. Riportare il telecomando in folle. L'albero dell'elica deve ruotare liberamente senza alcuna resistenza. In caso contrario, avvicinare il fermacavo al capocorda del cavo. Ripetere le fasi a-c.

6. Installare l'anello di tenuta del cavo.
7. Fissare i fermacavo dell'acceleratore e del cambio con il fermo del fermacavo.
8. Serrare il bullone del fermo del fermacavo alla coppia specificata.

15855

a - Fermo del fermacavo
b - Bullone del fermo del fermacavo
c - Anello di tenuta del cavo

Descrizione	Nm	lb-in.	lb-ft
Bullone del fermo del fermacavo	6	53	

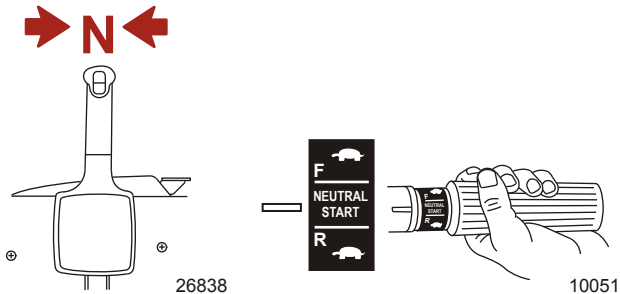
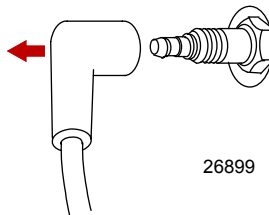
9. Installare il coperchio di accesso e fissarlo con tre bulloni. Serrare i bulloni alla coppia specificata.

15858

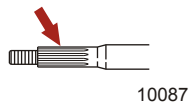
Descrizione	Nm	lb-in.	lb-ft
Bullone del coperchio di accesso (3)	10	88	

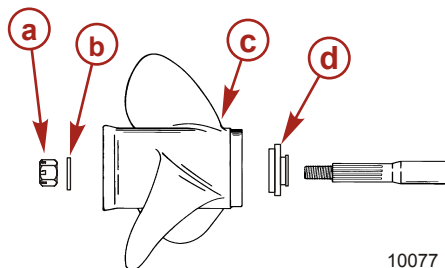
Installazione dell'elica

⚠ AVVERTENZA

Se l'albero dell'elica viene fatto girare mentre il motore è in marcia, è possibile che il motore si avvii. Per evitare questo tipo di avviamento accidentale del motore e l'eventualità di essere colpiti dall'elica in rotazione riportando infortuni gravi, scollegare sempre i fili delle candele quando si effettuano interventi sull'elica.

1. Portare il fuoribordo in folle (N).

2. Scollegare i cavi delle candele dal motore per impedirne l'avvio accidentale.

3. Rivestire l'albero dell'elica con grasso Anti-Corrosion Grease o lubrificante 2-4-C con Teflon.

IMPORTANTE: per impedire che il mozzo dell'elica si corroda e grippi sull'albero dell'elica (soprattutto per l'uso in acqua di mare), applicare sempre uno strato di lubrificante del tipo consigliato sull'intero albero dell'elica agli intervalli di manutenzione raccomandati e ogni volta che l'elica viene smontata.

N. rif. tubo	Descrizione	Utilizzo	N. pezzo
94	Grasso Anti-Corrosion	Albero dell'elica	92-802867 Q1
95	Lubrificante 2-4-C con Teflon	Albero dell'elica	92-802859Q 1

4. Installare il reggispinta anteriore, l'elica, il reggispinta posteriore e il dado dell'elica sull'albero.

a - Dado dell'elica
b - Reggispinta posteriore
c - Elica
d - Reggispinta anteriore

5. Collocare un blocco di legno tra la scatola ingranaggi e l'elica e serrare il dado dell'elica secondo le specifiche.

NOTA: *se il dado dell'elica non si allinea con il foro dell'albero dell'elica dopo averlo serrato alla coppia specificata, continuare a serrarlo finché non è allineato al foro sull'albero dell'elica.*

6. Allineare il dado dell'elica al foro dell'albero dell'elica. Inserire una nuova coppiglia nel foro e ripiegarne le estremità.

Descrizione	Nm	lb-in.	lb-ft
Dado dell'elica	25		18